

L'OPPORTUNITE D'INVESTISSEMENT EN NAVIRES

A GRANDE VITESSE

DIFFICULTES TECHNIQUES ET INSTITUTIONNELLES

PERCUES A TRAVERS LE CAS DE LA LIAISON

LA FROMENTINE-ILE D'YEU

STEPHANE GALAVIELLE

**MEMOIRE DU DESS TRANSPORTS INTERNATIONAUX
STAGE EFFECTUE AUPRES DE L'IFREMER (janvier-février 1993)
DIRECTEUR DE MEMOIRE : M. TOURRET**

AVANT-PROPOS

Dans le cadre du stage intégré à la formation du Diplôme d'Etudes Supérieures Spécialisées en Transports Internationaux, effectué auprès de l'Institut Français de Recherche et d'Etudes sur la Mer et ses Ressources (l'"IFREMER"), il nous a été proposé d'analyser, à travers un cas pratique donné, l'opportunité d'investissement en Navires à Grande Vitesse de transport de passagers en France. Ce cas est celui de la mise en service d'un navire rapide sur la ligne maritime qui relie le port de La Fromentine à celui de l'île d'Yeu. Comme nous l'avons rapidement constaté, la mise en service d'un "NGV" (Navire à Grande Vitesse), en France, se heurte à des difficultés techniques inhérentes au navire lui-même, mais aussi au cadre institutionnel qui régit le service public de transport maritime de passagers.

Dans la mesure où il nous a été demandé de nous intéresser à une desserte nationale, il nous a semblé logique d'analyser l'opportunité d'investissement en NGV dans ce cadre précis, qui constitue un débouché "naturel" de la production française de navires rapides; alors qu'une ligne desservant un port français et un port étranger verra l'entrepreneur privé qui l'exploite élargir son carnet de commandes au marché mondial de NGV neufs ou d'occasion. Toute démarche restrictive ayant ses limites, nous ne présenterons donc les freins au développement du marché des navires rapides qu'en ce qui concerne le marché français stricto sensu dans ce domaine, lequel est constitué dans sa quasi-totalité d'armateurs exploitant un service public réglementé, dont le caractère astreignant justifie des compensations financières versées par les régions ou par l'Etat.

D'autre part, notre étude étant ainsi centrée sur l'opportunité d'un investissement effectué grâce aux financements publics, il nous a été difficile d'appréhender avec exactitude les conséquences financières de cet investissement, car les résultats financiers d'un armateur exploitant une ligne pour le compte du service public ne sont pas accessibles au public. Toutefois, les résultats commerciaux exprimés en nombre de passagers transportés étant accessibles, nous avons pu, grâce à la connaissance des coûts d'achat et d'exploitation de ces navires, évaluer aussi fidèlement que possible une "rentabilité financière approchée" de ce type d'investissement.

Qu'il soit difficile d'obtenir des résultats financiers exacts découlant de l'exploitation d'un NGV est à notre sens une manifestation de la sensibilité de la question du financement public d'un investissement découlant d'une décision politique.

INTRODUCTION

Les Navires à Grande Vitesse de transport de passagers constituent actuellement dans bon nombre de pays une des priorités des politiques de recherche dans le domaine de la construction navale. Cet élan de recherche correspond à une demande qui évolue de façon constante en faveur d'une rapidité des déplacements, lesquels sont de plus en plus conçus comme des moyens et non comme des fins. Ainsi, l'avion a détrôné le paquebot transatlantique, rendant obsolète le plaisir de la navigation. Si le progrès technique permet cette modification des choix des voyageurs, il n'en demeure pas moins vrai qu'une tendance générale à la "Préférence pour la vitesse" se manifeste au sein de la Demande de transport maritime de passagers; et motive alors d'autant plus les décisions d'investissements en moyens de transport rapide que prennent les offreurs de transport de passagers.

Ces décisions d'investissement se manifestent à deux niveaux distincts : En aval au niveau de l'entreprise de transport; et en amont, au niveau de l'Etat, qui à travers la réglementation des transports intérieurs et les subventions allouées aux armateurs impliqués dans ce domaine, détient la possibilité de favoriser ce secteur.

Nous nous intéresserons donc à ces deux niveaux d'investissement en Navires à Grande Vitesse, dans le but de montrer quels sont les freins à l'expansion du marché des navires rapides en France. Grâce à une étude de "terrain", menée à l'initiative du Service d'Économie Maritime de l'Institut Français de Recherche pour l'Exploitation de la Mer, nous avons pu dans un premier temps déceler quelles sont les difficultés pratiques liées à l'exploitation des navires rapides de transport de passagers, lesquelles conditionnent la décision d'investissement d'un armateur. Enfin, une réflexion sur le cadre institutionnel appliqué à ce marché nous permet de mettre en évidence le champs d'intervention de l'Etat sur ce secteur d'activité. Nous tenterons alors de déterminer le degré d'opportunité d'un investissement en Navire à Grande Vitesse destiné à la desserte de la ligne Nice-Calvi.

L'élan actuel de recherche dans ce domaine étant notamment caractérisé par une volonté d'évaluer les débouchés de la production française de Navires à Grande Vitesse, deux études ont été réalisées aux mois de Septembre 1992 et Janvier 1993 par la Compagnie Générale Maritime. Ces deux études fournissent des indications quantitatives précises des débouchés potentiels de la

production française, fondées sur le calcul économétrique, que les données techniques propres aux Navires à Grande Vitesse, intégrées aux trafics existants, permettent d'effectuer.

Dans le souci de traiter d'un aspect qui n'est pas abordé par ces études de marchés, notre propos sera tourné essentiellement vers l'importance des variables qualitatives qui influent sur les décisions d'investissement des armateurs, tout en ne négligeant pas les variables tangibles que sont les coûts d'achat et d'exploitation des navires rapides; ainsi que vers les conséquences en matière de financement et d'exploitation, qu'induit le cadre institutionnel français du transport maritime de passagers.

Nous proposons donc le plan suivant :

PREMIERE PARTIE : LA DIFFICILE ADEQUATION DE L'OFFRE A LA DEMANDE

1) Les spécificités techniques des types de Navires à Grande Vitesse

A) Présentation des différents types de Navires à Grande Vitesse existants

B) L'importance de la "Tenue à la mer"

2) L'apport que constitue pour un armateur l'acquisition d'un NGV.

A) Les raisons de la mise en service de l'"Amporelle" sur la ligne "La Fromentine-Ile d'Yeu"

B) Recettes d'exploitation et coûts d'un NGV

DEUXIEME PARTIE : LE CADRE INSTITUTIONNEL EST-IL ADAPTE AU DEVELOPPEMENT DES NGV EN FRANCE?

1) Le service public et son financement

A) Le marché est réglementé par la LOTI

B) Les conséquences sur le financement des investissements.

2) L'opportunité d'un investissement en Navire à Grande Vitesse pour la SNCM

A) Situation actuelle de la SNCM

B) Le choix technique, limites commerciales et financières

C) Les effets de la libéralisation du cabotage européen

CONCLUSION

PREMIERE PARTIE

LA DIFFICILE ADEQUATION DE L'OFFRE A LA DEMANDE

I) LES SPECIFICITES TECHNIQUES DES TYPES DE NAVIRES RAPIDES EXISTANTS

La production dans le domaine des Navires à Grande Vitesse se caractérise par une forte expansion des quantités produites au cours des années quatre-vingt, comme le montrent les études de marché précitées; la seconde faisant état du chiffre de 146 navires livrés ou commandés au cours de l'année 1990 à travers le monde. Ce chiffre est loin de correspondre à un niveau de production permettant une standardisation des processus de fabrication; en effet la diversité des types de navires produits est telle que l'on compte six "familles" de navires regroupés selon leurs caractéristiques. Dès lors, on comprend aisément que le coût de production très élevé de ces navires soit pour partie dû à une dispersion de la recherche qui ne permet pas de tendre vers une solution unique.

Cette dispersion est due à la fois :

1)-Au foisonnement traditionnel des modèles testés lors du lancement d'un produit nouveau, phénomène qui se manifeste de façon habituelle comme une période nécessaire à la détermination du "meilleur produit"

2)-A la très grande diversité des besoins des armateurs, qui provient des caractéristiques précises de l'exploitation du navire sur une ligne commerciale.

On peut donc dire que la diversité des types de navires proposés n'est due dans sa totalité ni aux Chantiers Navals, ni aux armateurs exploitant ces navires. Toutefois, l'offre de navires neufs en France se caractérisant par la faiblesse du nombre de solutions offertes, le choix des armateurs soucieux d'acquérir un navire de fabrication française est donc restreint.

Ce choix est d'autant plus restreint que, comme nous allons le voir, chaque armateur dispose d'une marge de décision réduite par les spécificités de chaque type de navire, qui se heurtent à des exigences d'exploitation propres à chaque ligne.

D'autre part, le coût des navires rapides étant tel qu'à un doublement de vitesse correspond un décuplement de prix*, la rentabilisation de l'investissement suppose à la fois la rencontre d'une demande élevée et régulière et une parfaite adaptation du navire à la ligne exploitée.

(*selon la première étude de la CGM et le mémoire de recherche collective des étudiants de M.Tourret-1992-)

A) PRÉSENTATION DES DIFFÉRENTS TYPES DE NAVIRES A GRANDE VITESSE EXISTANTS

Cette présentation étant effectuée de façon détaillée par les études de la Compagnie Générale Maritime, nous nous efforcerons d'en donner un résumé mettant l'accent sur les conséquences des caractéristiques des navires sur leur exploitation par les armateurs.

On distingue deux groupes de Navires à Grande Vitesse, comportant chacun trois solutions différentes :

- 1) Les navires à déplacement ou "archimédiens" :
 - Les monocoques
 - Les catamarans
 - Les "Swath" ou "Small Waterplane Area Twin Hull"
- 2) Les navires Hydroplanants ou "Non-archimédiens" :
 - Les hydroptères
 - Les aéroglisseurs
 - Les "NES" ou "Navires à Effet de Surface"

1) LES NAVIRES A DEPLACEMENT

a) Les monocoques rapides ne constituent pas une innovation fondamentale en terme d'aspect extérieur, si ce n'est une coque plus effilée qu'un modèle "lent". Par contre, l'amélioration de leurs performances aéro- et hydrodynamiques ainsi que l'optimisation du rendement de moteurs plus puissants, nécessitent une recherche

qui ne les rend qu'"un peu moins" onéreux à l'achat que les Navires à Grande Vitesse d'invention récente.

Pour l'armateur, ils présentent les avantages suivants :

Une bonne stabilité longitudinale dans une houle courte, un tirant d'eau réduit (de 2 à 3 mètres pour un navire d'une longueur de 100 mètres), un prix actuellement inférieur à celui des autres types de NGV, une consommation de carburant raisonnable due à un besoin de puissance limité grâce à la faible surface immergée.

Les inconvénients des monocoques sont dus à leur forme : Une faible capacité d'emport de passagers, un manque de stabilité latérale à moins de disposer d'ailerons stabilisateurs, une baisse de stabilité longitudinale en cas de houle longue.

Pour un armateur, un monocoque rapide ne pourra donc être rentable que si la ligne maritime exploitée bénéficie de conditions météorologiques de mer "Calme" à "Peu agitée".

b) LES CATAMARANS

Ces navires se caractérisent essentiellement par la grande surface utilisable que leur confère leur largeur. Celle-ci leur apporte également une bonne stabilité latérale par mer peu formée. Par ailleurs, ils présentent une bonne capacité d'emport en terme de port en lourd, du fait que leur masse repose sur deux coques. La présence de ces deux coques est par contre un handicap du fait d'une résistance aux vagues accrue, qui entraîne un besoin de puissance supplémentaire, à moins de l'utilisation de coques effilées de type "Wave-piercer". D'autre part, le fait de naviguer sur deux coques réduit la stabilité latérale par mer formée, et provoque des accélérations et freinages de forces différentes sur chacune des coques, qui engendrent des efforts de structure et surtout l'inconfort des passagers.

Pour un armateur, le catamaran sera une solution acceptable si la mer est le plus souvent "calme" à "peu agitée" sur la ligne qu'il exploite; et si son investissement rencontre une demande forte en terme de passagers et faible en terme de véhicules. D'autre part, la traversée ne saurait être trop longue, du fait du fort potentiel de "mal de mer" qu'engendre pour le passager une traversée en catamaran sur une mer formée.

c) Les SWATH

Les navires regroupés sous l'appellation de "Small Waterplane Area Twin Hull" sont constitués d'une plate-forme reposant sur deux demi-coques immergées, reliées à celle-ci par une mince structure. Ils présentent donc une surface d'emport identique à celle des catamarans. En cours de navigation, la plate-forme s'élève au dessus de la houle, ce qui a pour conséquences de diminuer la résistance à la vague, et d'accroître la stabilité. Le fait que les moteurs se trouvent dans les demi-coques immergées permet au passager de ne pas ressentir les effets du bruit, des vibrations et des odeurs de ceux-ci, qui sont autant de facteurs augmentant habituellement la tendance au mal de mer.

Pour un armateur, le swath n'est envisageable que si la ligne exploitée dispose de ports ayant un tirant d'eau de 4 à 6 mètres, du fait de la profondeur des demi-coques à l'arrêt. D'autre part, la consommation en carburant demeure élevée, et les demi-coques doivent être équipées d'un système de ballastage; deux facteurs qui rendent les coûts d'exploitation et d'achat assez élevés. Le Swath peut donc être utilisé : dans une mer relativement plus forte que les autres NGV; mais avec davantage de tirant d'eau portuaire.

2) LES NAVIRES HYDROPLANANTS

Ces navires se caractérisent par une surface immergée minimale en navigation, qui leur permet d'atteindre des vitesses élevées par mer calme.

a) LES HYDROPTERES

Les hydroptères ont la particularité de s'élever au-dessus du niveau de la mer grâce à une structure immergée qui devient "porteuse" à partir d'une certaine vitesse. Grâce à cette sustentation, ils peuvent atteindre des vitesses élevées (jusqu'à 45 nds par mer calme). La technologie utilisée est bien maîtrisée, bien que ces navires nécessitent un système perfectionné de pilotage et d'asservissement des "foils" permettant d'assurer une stabilité constante. Une fois la vitesse de portance atteinte, la résistance devient faible, et diminue donc la consommation en carburant nécessaire. Leur faiblesse consiste en une grande sensibilité à l'état de la mer, qui vient rompre brutalement leur

équilibre "porteur" au-delà d'un certain seuil de hauteur de vague. D'autre part, la profondeur des structures porteuses augmentant avec la longueur du navire, les hydroptères sont limités en taille, donc en capacité d'emport de passagers, en raison de leur tirant d'eau.

Un armateur choisira donc un hydroptère si les conditions moyennes de navigation sont la plupart du temps de type "mer calme" sur sa ligne, et si la Demande qu'il estime est équivalente à la capacité d'emport de l'Hydroptère.

b) LES AÉROGLISSEURS

Le principe de l'aéroglesseur est la sustentation sur un coussin d'air grâce à un système de jupes ceinturant le navire. Dès que celle-ci est obtenue par un système d'air pulsé sous la coque, le tirant d'eau de l'aéroglesseur devient quasiment nul, les jupes effleurant la surface de l'eau. Le navire n'est alors freiné que par les résistances aérodynamiques qui s'exercent sur la partie émergée, ce qui lui permet d'atteindre des vitesses très élevées par mer calme (jusqu'à 65 nds sur une "mer d'huile"), et de ne nécessiter aucune infrastructure portuaire. Sa forme lui confère une grande surface d'emport, qui ne peut toutefois être utilisée exclusivement pour un transport de véhicules, dont le poids gênerait considérablement la sustentation. Par mer formée son utilisation devient très hasardeuse, du fait des "fuites" intempestives de l'air servant à maintenir l'aéroglesseur en sustentation. Enfin, la maintenance des jupes, ainsi que le propulsion par turbines à gaz sont deux facteurs augmentant fortement les coûts d'exploitation .

L'utilisation d'un aéroglesseur est donc réservée à des lignes de transport de passagers, dont les caractéristiques météorologiques doivent être excellentes

c) LES NAVIRES A EFFET DE SURFACE

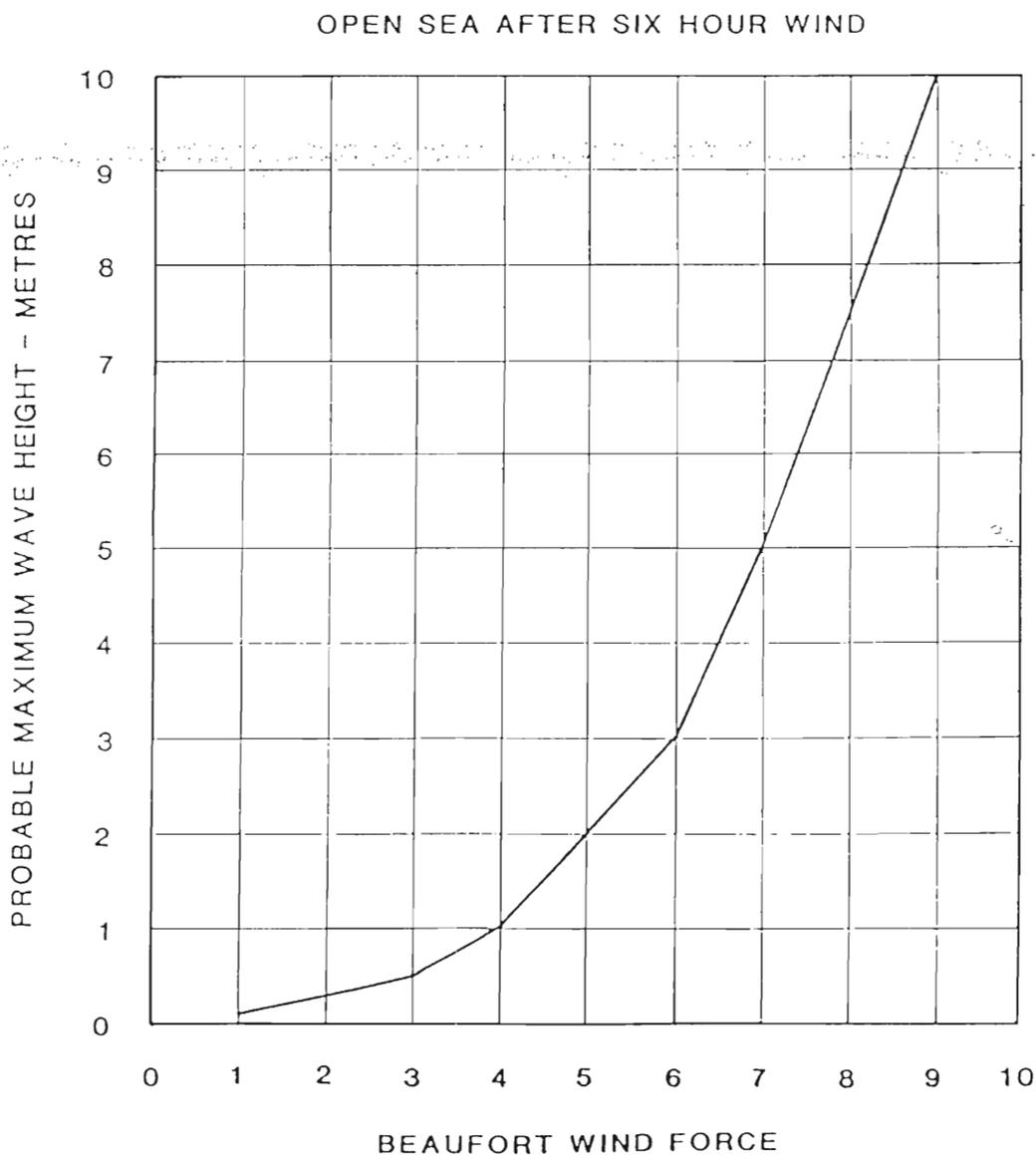
Ces navires constituent une solution hybride, qui allie à une forme de type "catamaran" des jupes situées à l'avant et à l'arrière du navire entre les coques. Ils disposent donc d'une bonne surface d'emport, et peuvent atteindre des vitesses élevées (40 nds) dans des conditions optimales, c'est-à-dire en sustentation et par mer calme. Leur maniabilité est bonne, et ils peuvent naviguer sans

utiliser les jupes, à une vitesse de 15 nds. La grande technicité de ces navires rend leur exploitation coûteuse, ils présentent un confort très réduit en cas de mer formée, et ont un tirant d'eau à l'arrêt qui atteint quatre mètres.

L'armateur devra donc faire face dans ce cas à la fois à des contraintes de fort tirant d'eau et de météorologie optimale.

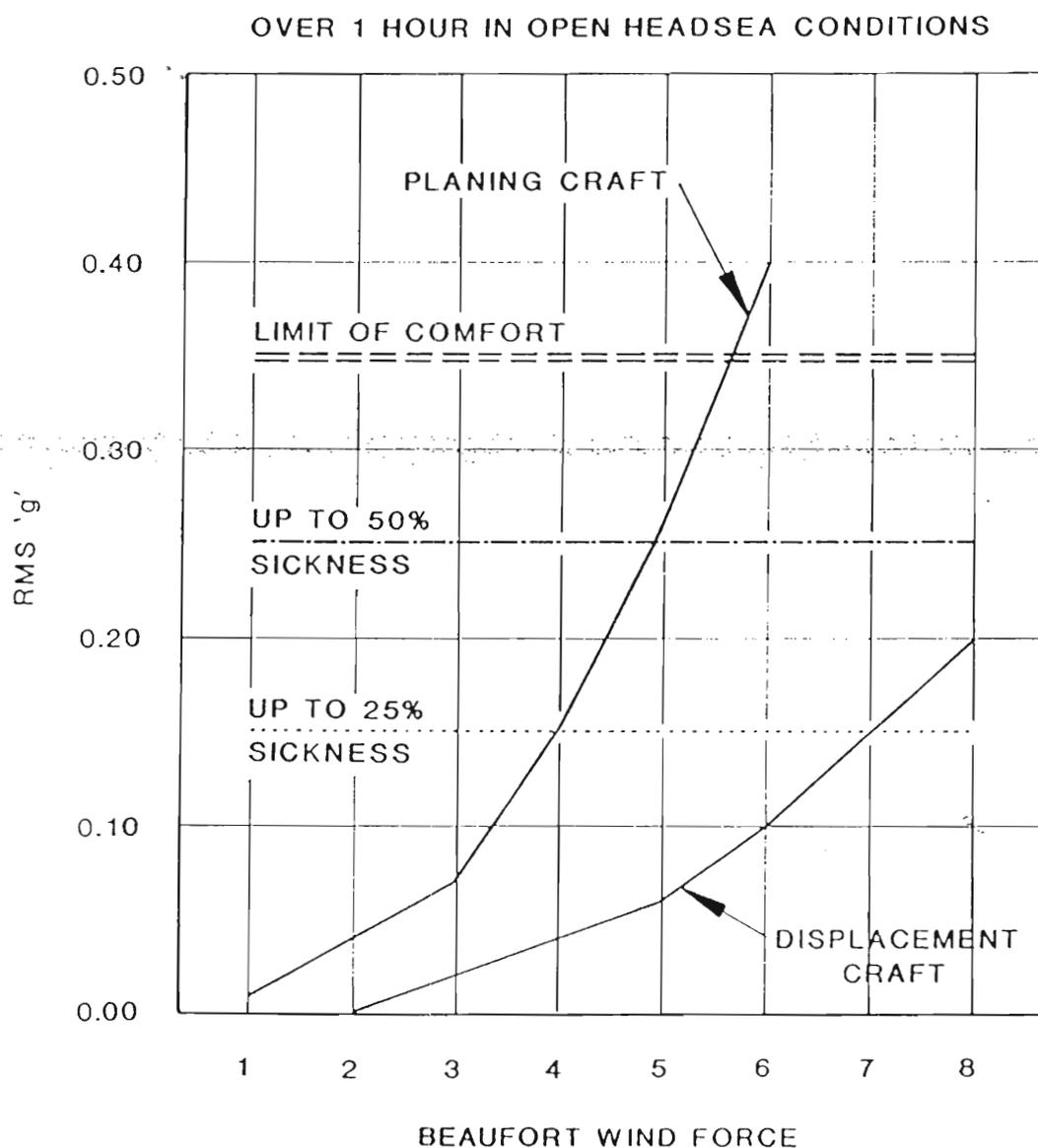
B) L'importance de la tenue à le mer

Pour tous ces navires, la tenue à la mer est un critère limitatif en termes d'exploitation commerciale, donc de rentabilité financière. C'est pour cette raison que nous avons choisi de détailler ce critère grâce aux données fournies par "Cruise & Ferry 1989", afin de mieux cerner son importance. En effet, comme le montre ce premier graphique, la force du vent suffit à former un houle dont la hauteur devient rapidement assez élevée.



Ce graphique présente l'incidence de la hauteur des vagues sur le pourcentage de personnes souffrant du mal de mer, en distinguant les passagers des navires à déplacement de ceux des navires hydroplanants. Visiblement, ce genre de comparaison n'est pas à l'avantage des navires "non-archimédiens"

VERTICAL ACCELERATION IN CRAFT



Le graphique ci-dessus présente la sensibilité de la vitesse de croisière de navires hydroplanants et d'un catamaran à déplacement, par rapport à la force du vent.

Comme on peut le déduire aisément de ces graphiques, les Navires à Grande Vitesse, quel que soit leur type, sont des navires dont l'exploitation est très réduite par des conditions météorologiques autres que celles des types "mer calme" et "mer peu agitée". Au-delà, la hauteur de vagues compromet à la fois le confort du passager, la vitesse commerciale du navire, la manoeuvrabilité du navire, et sa sécurité.

Si ce critère de "mauvaise tenue à la mer" est commun à tous les types de NGV, les qualités propres à chaque type de navire permettent néanmoins de les classer par sous-critères, ce qui permet à un armateur de choisir le navire le moins inadapté à la ligne qu'il exploite. Ainsi, lors de la Conférence Cruise & Ferry 1991, le classement suivant a été présenté :

Les notations sont effectuées de 1 à 5, dans un ordre décroissant de performance.

(1) est l'"efficacité de transport" = (recette commerciale * vitesse de croisière) / puissance installée

(2) est l'"efficacité commerciale" = (recette commerciale * vitesse de croisière) / coût en capital

a) = houle de face

b) = houle de travers

c) = houle arrière

d) = bruit à bord

NES et

paramètres	Hydroglisseurs	catamaran	monocoque	hydroptère
------------	----------------	-----------	-----------	------------

performance

mer plate	1	2	4	3
-----------	---	---	---	---

Vitesse par mer=vent de force 5	a)	4	3	2	1
	b)	2	1	3	3
	c)	2	1	2	3

réduction de vitesse due à l'état de mer	a)	4	3	2	1
	b)	3	2	3	1
	c)	2	1	2	3

Confort par "mer 5"	a)	4	3	2	1
	b)	3	1	4	3
	c)	2	1	2	3
	d)	4	1	2	3

	NES et			
	hydroglisseurs	catamaran	monocoque	hydroptère
coût de la maintenance	4	2	1	3
efficacité de transport	4	1	2	3
efficacité commerciale	4	2	1	3

Cette présentation montre qu'il est possible de déterminer de façon correcte le type de navire qui correspond à une ligne, en fonction de ses caractéristiques.

La décision d'un investisseur en Navire à Grande Vitesse est donc soumise à une détermination très précise du type de navire adéquat aux besoins de la ligne à exploiter; cette adéquation est une condition nécessaire mais non suffisante à la rentabilité de l'investissement (en effet, la réaction de la Demande est très peu connue dans ce domaine). Elle est d'autant plus importante qu'au prix de ces navires s'ajoute le caractère irréversible de l'investissement, du fait d'un marché de l'occasion actuellement déprimé, qui compromet fortement la "liquidité" de cet investissement.

2) L'apport que constitue pour un armateur l'acquisition d'un NGV

L'exemple que nous avons choisi pour illustrer cette question nous permet, par ses caractéristiques, d'aborder de façon empirique la question de la pertinence de l'achat d'un Navire à Grande Vitesse pour un armateur, en termes de réaction de la Demande.

Le marché français "stricto sensu" du transport de passagers concernant le transport de passagers du continent aux îles qui bordent ses côtes étant soumis aux impératifs du Service Public, les contraintes de gestion pesant sur les armateurs astreints au Service Public diffèrent de celles d'un armateur exploitant, par exemple, la ligne Saint-Malo / Jersey, qui ne bénéficie pas de ce statut. C'est sans doute ce qui explique que nous ayons obtenu une

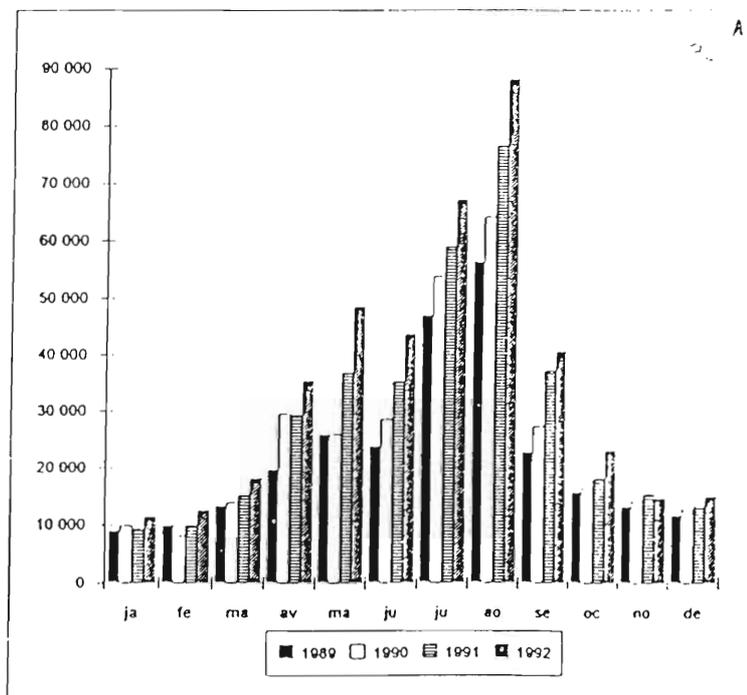
grande collaboration de la part de la Régie Départementale des Passages d'Eau de la Vendée, qui exploite le Service Public Fromentine-Ile d'Yeu, et nous a transmis tous ses résultats commerciaux, alors que la société à capitaux privés "Emeraud Lines", soumise à une forte concurrence, sur une ligne non régie par le Service Public (Saint-Malo / Jersey) a été tout naturellement beaucoup moins généreuse en renseignements concernant son exploitation.

A) Les raisons de la mise en service de l'"Amporelle" sur la ligne "La Fromentine-île d'Yeu".

La Régie Départementale des Passages d'Eaux de la Vendée ("RDPEV") exploite la ligne Fromentine-Ile d'Yeu tout au long de l'année, quelles que soient les conditions météorologiques et la Demande des passagers, selon des horaires réguliers, à un tarif fixé, comme l'imposent les Règles du Service Public (Continuité de la desserte, Juste prix du service, et égalité des usagers devant celui-ci). Durant les mois d'été, deux concurrents à capitaux privés assurent également la traversée vers l'Ile d'Yeu : Navix et Garcie Ferrande.

Le Conseil Général de la Vendée ayant attribué l'exploitation de la desserts de l'Ile d'Yeu à la RDPEV, celle-ci dispose donc naturellement d'une position dominante proche du "monopole naturel" que ses concurrents privés viennent "contester" durant les mois d'été, pendant lesquels la Demande liée au tourisme augmente considérablement, comme le montre ce graphique A :

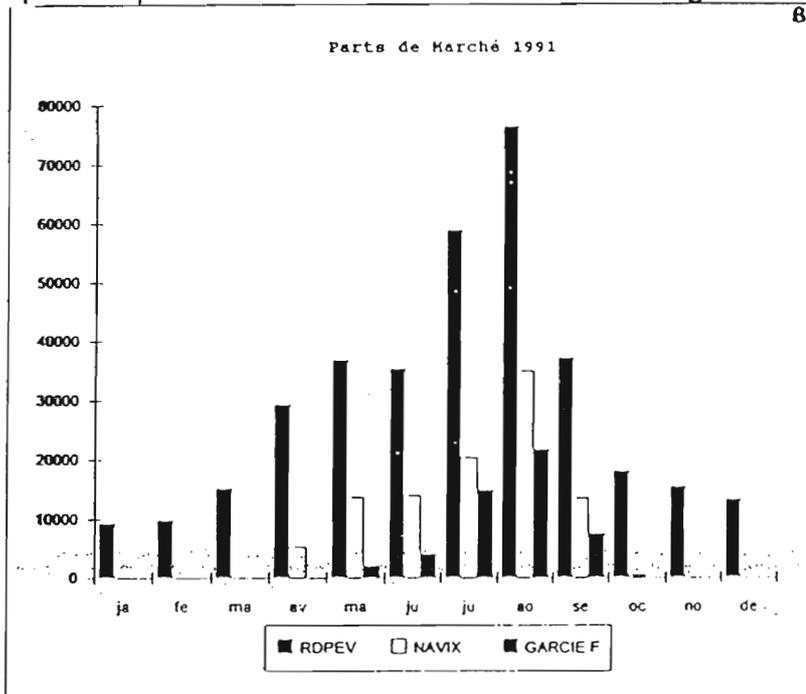
	1989	1990	1991	1992
ja	9 105	9 899	9 399	11 463
fe	10 017	8 095	9 899	12 594
ma	13 406	13 948	15 196	18 185
av	19 799	29 498	29 376	35 488
ma	25 968	25 959	36 930	48 552
ju	23 956	28 673	35 430	43 730
ju	47 099	53 898	59 012	67 241
ao	56 486	64 187	76 518	88 040
se	23 019	27 445	37 286	40 666
oc	15 845	16 491	18 162	23 162
no	13 354	14 298	15 503	14 693
de	11 760	12 809	13 322	15 080
Tot	269 814	305 200	356 033	418 894



Navix et Garcie Ferrande n'étant pas astreints aux contraintes du Service Public, leurs tarifs sont supérieurs à ceux de la RDPEV, et leur fréquence de passages diffère également.

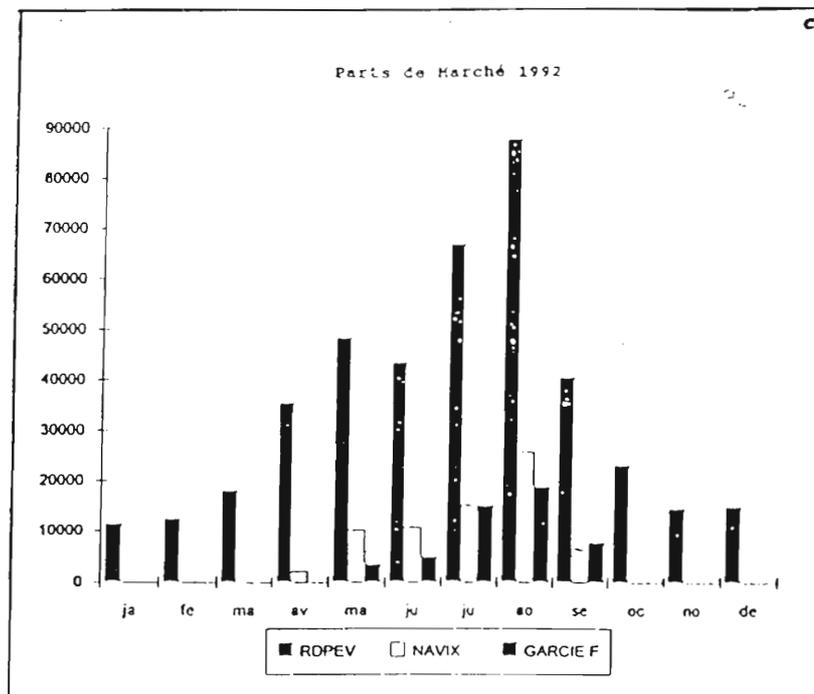
Le graphique B) montre quelle est la répartition du nombre de passagers transportés par ces trois sociétés tout au long de l'année 1991 :

	1991		
	RDPEV	NAVIX	GARCIE F
ja	9399		
fe	9899		
ma	15196		
av	29376	5308	
ma	36930	13707	2088
ju	35430	14043	4130
ju	59012	20415	14858
ao	76518	35032	21746
se	37286	13547	7526
oc	18162	512	
no	15503		
de	13322		



Le graphique C) montre que la domination de la RDPEV en terme de parts de marché en 1991 s'accroît nettement en 1992, grâce à la mise en service d'une unité rapide.

	1992		
	RDPEV	NAVIX	GARCIE F
ja	11463		
fe	12594		
ma	18185		
av	35488	2232	
ma	48552	10266	3588
ju	43730	10874	5070
ju	67241	15246	15128
ao	88040	25871	18874
se	40666	6473	8000
oc	23152		
no	14693		
de	15080		



Nous présentons cette situation concurrentielle et l'évolution des parts de marché afin d'expliquer les motivations de la RDPEV envers l'achat d'un NGV. En effet, on peut dire que Navix et Garcie Ferrande "écrèment" la clientèle "naturelle" de la RDPEV au cours des mois d'été, et menacent donc la rentabilité financière de celle-ci, qui supporte de très faibles recettes pendant l'hiver, que les recettes de l'été ne viennent compenser qu'en partie. Historiquement, Navix est à l'origine du transport rapide sur cette ligne, avec le lancement en 1987 d'un hydrojet, et d'un second en 1989, qui ont véritablement "créé" une Demande de transport rapide qui n'existait pas auparavant sur cette ligne. La RDPEV était donc doublement menacée par Navix, qui a effectué en 1989 et 1990 une forte remontée en terme de passagers transportés, face à la RDPEV.

C'est donc en premier lieu l'attitude concurrentielle de Navix qui a motivé la réaction des dirigeants de la RDPEV, consistant en la mise en service d'un monocoque rapide (environ 30 nds en vitesse d'exploitation) sur cette ligne, dès les premiers mois de 1992.

La décision d'investissement initiale provient donc d'une réaction de marketing destinée à contrer l'attaque de Navix qui s'exprimait en terme de qualité de service.

Que l'armateur soit astreint ou non aux contraintes du Service Public, la décision de l'achat d'un NGV est toujours liée à la menace que représente une concurrence existante ou potentielle. En effet, l'investissement est tel, qu'un armateur ne s'y engagera que s'il y est contraint et forcé, afin de gagner des parts de marché ou d'éviter d'en perdre.

Ainsi, Mr Monfort, dirigeant la compagnie des "Vedettes de l'Odet", a investi dans un navire rapide (30 nds en vitesse commerciale par mer peu agitée) la somme de 7,5 millions de francs, et déclare que ce navire, l'"Atlante", ne possède pas de rentabilité propre, et qu'il est même plutôt onéreux en termes de coût d'exploitation. D'autre part, le gain de temps sur un navire lent permet d'effectuer celle-ci en trente minutes au lieu d'une heure

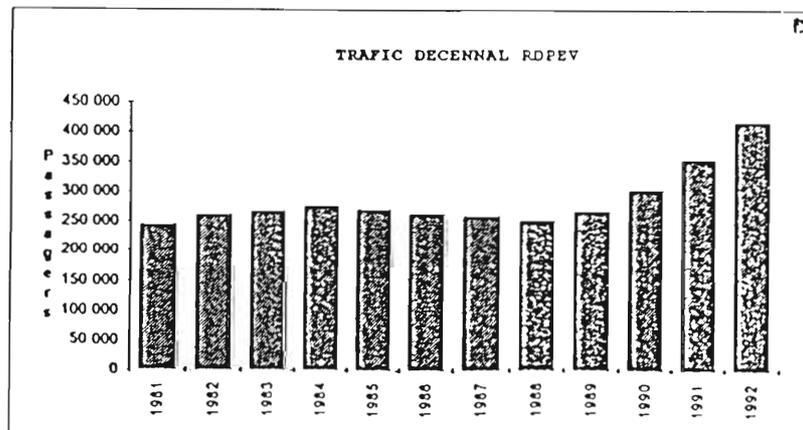
La logique de cet achat était, selon Mr Monfort, le souci de "garder une longueur d'avance sur la concurrence" sur le plan technique, afin d'assurer aux "Vedettes de l'Odet" une bonne notoriété au niveau régional, qui rejailit sur l'ensemble de la flotte, dans le but de garantir la pérennité à long terme de cet armement.

Concernant la RDPEV, le choix du monocoque découle des conditions climatiques affectant la desserte de l'Île d'Yeu. La traversée, d'une quinzaine de Milles marins, est en effet assimilable à une traversée en "mer ouverte" car aucune côte ne vient protéger le parcours du navire effectuant cette liaison. Sachant que la saison hivernale engendre fréquemment de fortes tempêtes sur les côtes vendéennes, il était impératif de choisir un navire rapide doté de bonnes qualités de tenue à la mer, bien que, comme nous le verrons, la tenue à la mer d'un navire ne soit pas le seul critère de choix sur lequel les conditions météorologiques aient une influence (la manœuvrabilité d'un navire "rapide" lorsqu'il évolue à vitesse réduite est en effet problématique).

Sachant également que le départ de La Fromentine s'effectue en empruntant un chenal peu profond (même à marée haute) , il fallait disposer d'un faible tirant d'eau. Un monocoque rapide, d'une capacité de 367 passagers, et d'un tirant d'eau de 1,30 mètre, l'"Amporelle", a donc été acquis par la RDPEV pour un prix voisin de 37 Millions de francs.

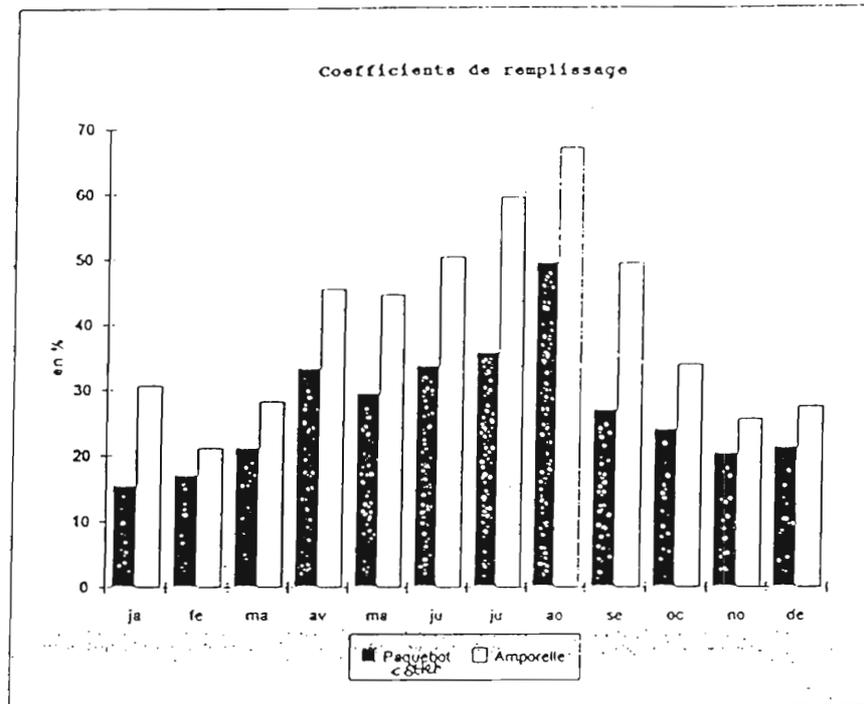
La mise en service de l'Amporelle au tout début de l'année 1992 a visiblement porté ses fruits face à la concurrence de Navix en transport rapide. En effet comme le montre le tableau D) , les passagers ont été fortement attirés par l'Amporelle, navire neuf, à l'esthétique très réussie, ce qui a permis à la RDPEV de reconquérir une position écrasante face à Navix, dont les hydrojets sont de conception plus ancienne.

1981	244 709
1982	261 219
1983	267 971
1984	277 561
1985	271 637
1986	263 997
1987	259 965
1988	253 137
1989	269 814
1990	305 200
1991	356 033
1992	418 894



Sur le plan de l'image de marque et de la part de marché de la RDPEV, l'achat de l'Amporelle est donc un succès manifeste, comme en témoignent les forts coefficients de remplissage de l'Amporelle, comparés à ceux obtenus sur l'unité classique de la RDPEV, que présente le tableau suivant :

	Paquetot	Amporelle
ja	15,55	30,71
fe	17,21	21,18
ma	21,33	28,27
av	33,5	45,58
ma	29,7	44,71
ju	33,88	50,41
ju	35,87	59,48
ao	49,61	67,01
se	27,04	49,34
oc	24,08	33,86
no	20,48	25,57
de	21,38	27,41
mo	32,58	43,17



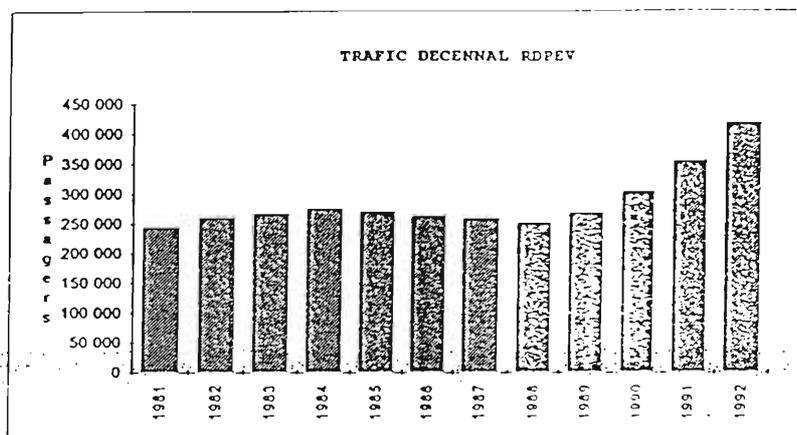
B) Recettes d'exploitation et coûts d'un NGV.

Si le gain en terme de position concurrentielle pour la RDPEV paraît évident, il n'en est pas moins relatif, et nous devons nous interroger sur le gain absolu réalisé, en terme de rentabilité effective de cet investissement. Étant donnée sa haute technicité, l'Amporelle représente un coût de 37 millions de francs à l'achat, alors que les hydrojets de Navix, sans doute moins esthétiques ou "clinquants", ont été acquis chacun pour environ 5 millions de francs, ce qui, compte tenu du fait que l'Amporelle présente une capacité d'emport équivalente à celle des deux hydrojets réunis, représente un différentiel de coût au siège offert qui se situe dans un rapport de un à sept au détriment de l'Amporelle. Si cette différence a pour conséquence directe le gain de la RDPEV en parts de marché, il n'en va pas de même pour la rentabilité financière de l'investissement.

En effet, si l'investissement en navires rapides fait en général correspondre à un doublement de vitesse un décuplement du prix, force est de constater que la Demande, elle, est très loin d'augmenter dans les mêmes proportions que le prix du navire.

Comme le montre le tableau suivant, les ventes de la RDPEV augmentent, certes, en 1992, mais cette augmentation atteint à peine le rythme annuel de croissance constaté depuis 1988. L'élasticité de la Recette perçue, par rapport à l'augmentation de la vitesse commerciale du navire est dans le cas qui nous intéresse inférieure à 1.

1981	244 709
1982	261 219
1983	267 971
1984	277 561
1985	271 637
1986	263 997
1987	259 965
1988	253 137
1989	269 814
1990	305 200
1991	356 033
1992	418 894



En terme de coût d'exploitation, si cet investissement est amorti en 20 ans, comme c'est le cas pour ce type d'investissements, l'amortissement se monte à environ 2 millions de francs par exercice. Pour un navire de même capacité, évoluant à une vitesse "classique", dont le coût d'achat serait de 10 millions de francs, l'amortissement ne représenterait que 500 000 francs par an. Sachant que le coût de maintenance s'est monté la première année à 500 000 francs, et devrait augmenter régulièrement jusqu'à la dernière année d'utilisation de l'Amporelle, on peut raisonnablement fixer un coût annuel moyen de maintenance de l'ordre de 1 million de francs. D'autre part, le coût en carburant par traversée est équivalent à celui d'un navire lent, car si la consommation à l'heure double pour l'Amporelle par rapport à un navire classique, l'Amporelle demeure deux fois plus rapide.

Sur le plan des coûts d'équipage, l'Amporelle n'est pas une unité suffisamment grande pour permettre une économie de personnel significative. Si l'on mesure le coût annuel d'exploitation de l'Amporelle par le biais d'une comparaison avec celui d'un navire conventionnel de même capacité, on constate que les différences majeures restent le coût d'amortissement, et, dans un sens inverse dans une moindre mesure le coût de la maintenance. On peut estimer une différence de coût annuel total au désavantage de l'Amporelle à hauteur de 1 million de francs, en faisant l'hypothèse d'un coût de maintenance inférieur à celui d'un navire conventionnel, hypothèse retenue par les dirigeants de la RDPEV, et non par nous.

Comme on peut le voir, le déficit d'exploitation représente la différence entre l'amortissement annuel de l'Amporelle (1,5 MF) et celui d'un navire classique qui se monterait à environ 0,5 millions de francs par an. Sur le plan strictement comptable, l'investissement n'est donc "rentable". Est-il pour autant dénué d'intérêt?

Si le critère définissant l'intérêt de cet investissement est celui de l'adéquation au cadre du service public, il est clair, nous l'avons suffisamment explicité, que cette acquisition est inadaptée à cet objectif en terme de coût, ainsi que sur le plan du respect des engagements du contrat de service public.

Les motivations de cette acquisition sont donc d'un autre ordre, celui de la promotion du tourisme régional à travers l'amélioration de l'image de marque de la Régie. En effet, l'impact qui se mesure par l'amélioration de la position concurrentielle de la Régie par rapport aux concurrents locaux que sont Navix et Garcie Ferrande est lié à la modernité de l'Amporelle, qui lui apporte un surcroît de Demande de la part des passagers, qui sont visiblement sensibles à la nouveauté. Les "passagers potentiels ont été informés de cette nouvelle offre essentiellement par des moyens publicitaires qui les ont détournés de Navix (essentiellement, car Garcie Ferrande ne se situe pas sur le créneau des navires rapides). L'argument principal de l'offre de la Régie est évidemment un tarif qui reste au niveau du tarif du service public pour la traversée, soit un prix moyen de 80 francs

par aller-retour, alors que l'offre de Navix, plus représentative des coûts réels, se situe à un prix moyen de 135 francs, pour une prestation équivalente.

La RDPEV apporte donc à la région vendéenne un transport maritime rapide à faible prix, ce qui participe à la bonne réputation de l'île d'Yeu en tant que destination touristique. De ce fait, on peut dire que la région vendéenne profite des retombées induites par la mise en service de l'Amporelle, grâce au pouvoir d'achat que représente la population touristique estivale.

En réalité, ces retombées sont difficilement chiffrables, et la mesure du rôle positif de l'acquisition de l'Amporelle sur le tourisme régional est trop imprécise pour être la raison principale de son acquisition.

Cet investissement a donc vraisemblablement été effectué dans le but de doter la Régie Départementale des Passages d'Eaux de la Vendée d'un argument concurrentiel, dont l'efficacité est réelle en termes de parts de marché, car ce navire apporte une amélioration de la qualité de service, à condition que l'état de la mer permette la traversée.

DEUXIEME PARTIE :
LE CADRE INSTITUTIONNEL EST-IL ADAPTE
AU DÉVELOPPEMENT DES NGV EN FRANCE ?

1) le service public et son financement

L'exemple que nous avons choisi nous permet de mettre en évidence d'une part les avantages résultant du statut du transport de passagers effectué en tant que "Service Public", dans le domaine de l'investissement; et d'autre part les distorsions en termes de pertinence des choix techniques et financiers que ce statut induit. A partir de l'exemple de l'achat de l'Amporelle par la Régie Départementale des Passages d'Eaux de la Vendée, nous tentons donc d'analyser les mécanismes d'investissements publics et leurs conséquences, dans le but de déterminer le degré d'opportunité d'un investissement à plus grande échelle, comme il est envisagé de le faire pour la liaison Nice-Calvi.

A) Le marché est réglementé par la LOTI

L'intervention de l'Etat dans ce domaine, se manifeste sur le plan législatif, par l'adoption en 1982 de la "Loi d'Orientation des Transports Intérieurs"

1) La LOTI

La LOTI reprend en son chapitre premier une notion héritée de la Déclaration des Droits de l'Homme de 1793 : Le² Droit au Transport, notion fondamentale qui régit le Service Public des transports intérieurs français .

Selon l'article premier du chapitre premier : "Le système de transports intérieurs doit satisfaire les besoins des usagers dans les conditions économiques et sociales les plus avantageuses pour la collectivité. Il concourt à l'unité et à la solidarité nationale, à la défense du pays, au développement économique et social, à l'aménagement équilibré du territoire et à l'expansion des échanges internationaux, notamment européens."

A l'article 2, on trouve notamment : "La mise en oeuvre progressive du droit au transport permet aux usagers de se déplacer dans des

conditions raisonnables d'accès, de qualité et de prix ainsi que de coût pour la collectivité, notamment par l'utilisation d'un moyen de transport ouvert au public".

A l'article 4 : "L'élaboration et la mise en oeuvre de la politique globale des transports sont assurées conjointement par l'Etat et les collectivités territoriales concernées dans le cadre d'une planification décentralisée, contractuelle et démocratique, avec la participation des représentants de tous les intéressés."

A l'article 5 alinéa e) portant sur l'organisation du transport public : "L'exécution des missions (...) du service public est assurée par l'Etat, les collectivités territoriales et leurs établissements publics en liaison avec les entreprises privées ou publiques qui en sont chargées ou qui y participent en vertu des dispositions de la présente loi.

Les modalités des relations entre les autorités publiques et les entreprises de transport public varient en fonction du mode de transport et de la nature des activités selon qu'il s'agit notamment de transports de personnes ou de marchandises. Dans le cadre des dispositions de la loi, la liberté de gestion des entreprises privées est garantie par l'Etat."

A l'article 6, on trouve : "Les conditions dans lesquelles sont exécutées les opérations de transport public, notamment la formation des prix et tarifs applicables et les clauses des contrats de transport, permettent une juste rémunération du transporteur assurant la couverture des coûts réels du service rendu dans des conditions normales d'organisation et de productivité"

On trouve également, à l'article 7 paragraphe II : "L'Etat et, dans la limite de leurs compétences les collectivités territoriales ou leurs groupements organisent les transports publics réguliers de personnes. L'exécution du service est assurée soit en régie par une personne publique sous forme d'un service public industriel et commercial, soit par une entreprise ayant passé à cet effet une convention à durée déterminée avec l'autorité compétente."

Au paragraphe III : "Le financement des services de transport public régulier de personnes défini par l'autorité organisatrice est

assuré par les usagers, le cas échéant par les collectivités publiques et, en vertu de dispositions législatives particulières, les autres bénéficiaires publics ou privés qui, sans être usagers des services, en retirent un avantage direct ou indirect."

Enfin, à l'article 8 paragraphe III, on trouve : "Les prix et tarifs sont établis de telle sorte que les coûts économiques réels du transport soient supportés par les entreprises ou personnes pour le compte desquelles il a été exécuté."

Parmi ces articles et extraits de la LOTI, certains nous semblent révélateurs des écarts qu'entraîne l'achat d'un NGV par rapport au strict respect de la loi.

Tout d'abord, la notion de "satisfaction des besoins des usagers dans les conditions économiques (...) les plus avantageuses pour la société" (art.1) nous paraît peu adéquate pour définir les motivations d'achat de l'Amporelle, tant son coût est élevé.

Puis, (...) "l'exécution est assurée soit en régie (...) soit par une entreprise ayant passé à cet effet une convention (...), illustre le caractère monopolistique de l'exploitation qui est confiée à un tiers.

D'autre part, "le financement est assuré par les usagers ,(...) le cas échéant par les collectivités publiques, (...) et autres bénéficiaires publics ou privés qui en retirent un avantage" nous montre bien que le financement d'un investissement destiné au service public est largement "ouvert" par la loi, et non limité aux simples recettes, comme ce serait le cas pour un armateur privé.

Le cadre institutionnel français apparaît donc à première vue comme très favorable, en termes de moyens alloués, au développement du marché des NGV en France. Comme nous allons le montrer, l'allocation des ressources publiques, dans ce domaine, peut être critiquée dans ses modalités.

B) Les conséquences sur le financement des investissements

Par définition, un service public doit être à la fois accessible à tous, tarifé à un prix représentant son coût de production, et bénéficier d'une continuité parfaite. A priori, ces conditions étaient remplies par la RDPEV avant la mise en service de l'"Amporelle".

Depuis la mise en service de cette unité rapide, les conditions de continuité et d'accessibilité du service de la desserte Fromentine-Ille d'Yeu n'ont aucunement été remises en cause. Concernant le prix, on peut s'interroger sur sa crédibilité. En effet, la mise en service de l'Amporelle n'a entraîné aucune augmentation de tarif pour la traversée, (dont le prix est le même quel que soit le navire emprunté-l'ancien ou le moderne-); alors que nous savons quel surcoût cet investissement entraîne pour la RDPEV.

Sachant que ce déficit est pris en charge par le Conseil Général de la Vendée, dont les recettes sont constituées en partie des impôts levés auprès des contribuables au niveau local, nous pouvons dire que les contribuables résidant en Vendée participent activement au maintien du juste prix du service public depuis que l'"Amporelle" est en service...

Or, cet investissement a pour motivation d'attirer vers la RDPEV une clientèle saisonnière qui ne réside pas en Vendée, mais principalement en région parisienne. En effet, l'Ille d'Yeu est avant tout une destination de vacances, ce qui explique que le trafic soit constitué en grande partie de touristes dont la provenance se situe au-delà du département de La Vendée. Compte tenu du fait que le plus grand nombre de passagers, sur une période annuelle, est constitué de cette clientèle touristique, on peut dire que ceux qui profitent de cet investissement n'en paient pas le vrai prix, qui est lui payé par ceux qui ont choisi de résider en Vendée. Toutefois, notre propos doit être nuancé par l'impact positif qu'amène le tourisme au niveau de vie de la Vendée. Il est certain que l'"Amporelle" apporte une image dynamique à la région considérée, qui participe à la bonne opinion des touristes et leur donne (éventuellement) envie de revenir, mais cet apport étant de nature "psychologique", il est évidemment difficile d'en apporter la preuve

chiffrée, qui permettrait de nuancer l'"inéquité" dans le financement de l'"amporelle" que nous mettons en évidence.

Dans les modalités de son financement, l'investissement en Navire à Grande Vitesse pour l'exécution d'un Service Public présente donc une injustice, dont le sentiment s'accroît si l'on aborde la question de la pertinence du choix de ce navire, à ce prix.

Dans la mesure où l'armateur investit dans un NGV fabriqué par un chantier français (la SFCN) , grâce au financement du Conseil Général, on peut dire que la Puissance Publique participe à la création de débouchés pour la production et la recherche françaises en Navires à Grande Vitesse.

Le choix d'un monocoque rapide, comme de tout autre navire à grande vitesse implique le renoncement à une exploitation par mer forte. Or, le Service Public de la desserte d'une des îles bordant les côtes françaises comprend le concept de Continuité Territoriale qui ne peut assurément pas être garanti par un Navire à Grande Vitesse.

En effet, lors des tempêtes hivernales, il arrive que la mer soit si forte qu'elle rende très pénible la traversée d'un monocoque classique. Dans ces conditions, il apparaît évident qu'aucun navire rapide n'est exploitable à pleine vitesse, et que l'exploitation à vitesse réduite de l'Amporelle est également problématique.

En effet, un navire dont la carène est dessiné pour la vitesse perd une grande partie de sa maniabilité dès que sa vitesse est réduite. On peut donc difficilement, eu égard au respect de la sécurité des passagers, envisager l'emploi de l'Amporelle par mer forte, ce qui a pour conséquence de cantonner l'Amporelle à un usage par mer calme à agitée.

Afin de conserver un passage "tous temps" vers l'île d'Yeu, la ligne est desservie à la fois par l'Amporelle, et par un roulier classique. Que se passera-t-il si le roulier classique est immobilisé en raison d'une avarie? La desserte sera-t-elle interrompue en cas de

mauvais temps ? Si tel est le cas, ce fait constituerait la négation de la mission de service public, en raison d'une mauvaise allocation des ressources publiques.

Comme on peut le constater, si le fait que la Régie Départementale des Passages d'Eaux de la Vendée exploite un Navire à Grande Vitesse constitue un avantage en termes de parts de marché par rapport à un armateur privé; c'est plutôt à notre sens un désavantage en termes d'efficacité d'allocation de ressources publiques. En effet, le fait que la RDPEV ne soit pas "aiguillonnée" par la contrainte de rentabilité financière que connaît un armateur privé, lui fait choisir un navire rapide, alors que celui-ci est techniquement inadapté au service public; et lui fait de plus choisir un NGV très onéreux, alors que le marché de l'occasion lui aurait sans doute permis d'acquérir à bien moindre prix un navire certes un peu moins moderne, mais tout aussi rapide que l'"Amporelle". Nous avons constaté une inadéquation entre les caractéristiques techniques actuelles des NGV et les exigences du service public. Est-ce le service public qui n'est pas adapté aux navires rapides ou le contraire ?

Dans la mesure où le Droit au Transport est reconnu comme une valeur républicaine, nous considérons que ce sont bien les navires rapides qui ne sont pas, dans l'état actuel du progrès technique en ce domaine, adaptés au service public du transport maritime de passagers.

Ce constat prend toute son importance dans le débat concernant l'opportunité pour la Société Nationale Corse Méditerranée d'investir dans la mise en service d'un Navire à Grande Vitesse pour la desserte de la ligne Nice-Calvi.

II) L'opportunité d'un investissement en Navire à Grande Vitesse pour la SNCM

A) La situation actuelle de la SNCM

Le statut de la Société Nationale Corse Méditerranée est proche de celui de la Régie Départementale des Passages d'Eaux de la Vendée, au sens où la SNCM, parmi les dessertes qu'elle effectue, exploite au titre du service public la desserte de la Corse.

Cette exploitation représentait en 1992 le transport de **1172 146 Passagers entre les ports méditerranéens et la Corse**, soit 82,31% du total des passagers transportés par la SNCM, le complément aux 100% consistant en transports effectués sur les lignes desservant l'Algérie, la Tunisie, la Sardaigne et l'Italie. **Dans la même période, 400 580 véhicules ont été transportés entre le Continent et la Corse.** Sur les 1 172 146 passagers transportés, 772 112 passagers l'ont été durant la période estivale qui s'étend du 22 Juin au 20 Septembre, soit un **trafic saisonnier représentant 65,87% du trafic annuel.** Le rapport passagers/véhicules s'élève à 2,97; **soit une voiture pour trois personnes transportées.**

Le trafic Continent/Corse (passagers, véhicules et fret) apporte à la SNCM une recette nette de 646 512 629 francs pour un coût total d'exploitation de 934 948 419 francs. Cette exploitation est donc déficitaire, à hauteur de 288 435 790 francs en 1992. Au déficit d'exploitation viennent s'ajouter les charges de capital (charges financières, amortissements, provision renouvellement flotte), d'un montant de 272 301 241 francs en 1992, ce qui aboutit à **un résultat avant subvention de : - 533 166 708 francs en 1992.** Sachant que la subvention annuelle accordée par l'Etat français à la SNCM se monte à 488 930 000 francs en 1992, ce déficit est à 92% pris en charge par la Subvention.

La subvention annuelle perçue par la SNCM lui étant versée par l'Etat, c'est bien le contribuable français au sens large qui soutient la SNCM dans l'accomplissement de sa mission de service public de la desserte de la Corse.

B) Le choix technique, ses limites commerciales et financières

Cette liaison représente une distance de 92 milles marins, en mer "ouverte", c'est-à-dire non protégée de la houle par une côte proche, ce qui rend cette ligne particulièrement vulnérable aux caprices d'Eole. Cette traversée est effectuée par les transbordeurs classiques en environ sept heures, soit une vitesse de croisière de 15 nds environ. Étant donnée la distance, et les capacités actuelles des différents types de Navires à Grande Vitesse, la mise en service d'une unité rapide permettrait d'abaisser le temps de traversée à moins de trois heures.

La longue distance que représente la ligne Nice-Calvi rend difficile une prévision météorologique fiable à 100% pour toute la durée de la traversée par un navire rapide. En effet, les caractéristiques géographiques de cette ligne en font le lieu de coups de vent parfois imprévisibles, dont les directions de plus opposées (le "Mistral" soufflant du Nord-Ouest et le "Libeccu" soufflant du Sud-Est), suffisent à lever une houle croisée qui se manifeste par une houle longue résultant du coup de vent précédant, à laquelle s'ajoute un "clapot" (houle courte) de direction opposée, ce qui peut rendre une traversée très inconfortable.

Toutefois, dans la majeure partie des cas, les prévisions météorologiques sont fiables pour une durée d'au moins six heures, ce qui rend envisageable avec suffisamment de sécurité par mer calme à peu agitée, la traversée d'un navire conçu pour la vitesse.

L'hypothèse la plus vraisemblable concernant le type de navire affectable à cette ligne est celle d'un monocoque rapide, dont les qualités intrinsèques (notamment une structure simple garantissant la sécurité des passagers) font un navire à la fois sûr

et performant sur ce type de mer. Néanmoins, la forme très effilée de ce navire, par rapport à un navire classique, le rend vulnérable au roulis (balancement latéral du navire), phénomène très désagréable pour un passager, d'autant plus si ses effets se font sentir pendant trois heures. Il était donc nécessaire de doter ce monocoque d'ailerons stabilisateurs latéraux, situés à l'arrière du navire. Ce projet, présenté par les Ateliers Chantiers du Havre, et retenu comme "le mieux adapté des types de navires rapides à cette ligne", représente un coût de **180 millions de francs**, dont une partie doit être consacrée aux aménagements portuaires de nature à permettre l'accostage sous la contrainte des volumineux stabilisateurs latéraux.

Les limites de ce NGV, et des NGV sur cette ligne, limites commerciales

La première limite est commune à tous les NGV : cette ligne ne pourra pas être exploitée à longueur d'année par un navire rapide, dont la tenue à la mer demeure dans l'état actuel des connaissances insuffisante par mer formée. Par conséquent, un monocoque rapide ne pourrait actuellement remplir pleinement la mission de service public de la desserte de la Corse.

A cette limite vient s'additionner la spécificité du tourisme à destination de la Corse, qui consiste en une moyenne d'un véhicule transporté pour trois personnes embarquées. Les transbordeurs classiques de la SNCM respectent cette proportion dans leurs structures, et proposent en général un rapport "nombre de passagers/véhicules" embarqué équivalent à ce chiffre. C'est une tautologie, dans la mesure où l'offreur monopolistique, la SNCM, "décide" du rapport véhicule/passagers qu'elle transporte, par les capacités des transbordeurs qu'elle exploite. Toutefois, il s'agit bien d'une caractéristique très importante de la Demande de transport entre la Corse et le Continent, qui s'attend à un service qui permet de disposer de son propre véhicule, pour visiter une île dont la surface exige effectivement de disposer d'un moyen de transport pour une visite complète.

Cette "exigence" de la Demande ne saurait être satisfaite par le navire rapide envisagé, lequel n'embarquerait que peu de véhicules.

Nous devons également faire état du facteur social, non négligeable dans une structure qui emploie notamment 508 navigants résidant en Corse, dont on connaît la détermination et la cohésion à travers les nombreux mouvements sociaux qui ont jusqu'à nos jours marqué nombre de périodes estivales. Ces interruptions de travail sont principalement dues aux revendications liées à la protection des acquis sociaux d'un personnel hôtelier qui bénéficie du statut de l'emploi en vigueur au sein de la marine marchande. Ce personnel s'élève par ailleurs depuis de nombreuses années contre la tendance irréversible que constitue la baisse des effectifs embarqués.

Or, les Navire à Grande Vitesse se déplacent trop rapidement pour pouvoir naviguer de nuit, car la navigation nocturne augmente les risques de collisions, qui, à la vitesse de trente-cinq nœuds, par exemple, ont des conséquences bien plus fâcheuses qu'à une vitesse de quinze nœuds. Au cours d'une navigation diurne, il est certain que les besoins en personnel hôtelier seront bien inférieurs à ceux d'un trajet nocturne, ce qui sera d'autant plus justifié si, en raison de contraintes de sécurité proches de celles du transport aérien de passagers, la navigation rapide impose que les passagers ne puissent déambuler sur le pont et soient contraints de rester assis. Dans ces conditions, le personnel navigant sera limité à celui de l'équipage assurant la conduite du navire, auquel ne s'ajouteront que quelques hôtesse ou stewards dont la tâche sera limitée à un contrôle des embarquements et débarquements, et éventuellement à la vente d'une restauration légère. Pour ce personnel, le statut de l'emploi qui prévaut au sein de la marine marchande ne se justifiera pas, d'autant plus qu'il apporterait un coût d'exploitation supplémentaire. On peut donc s'attendre à une forte résistance syndicale accompagnant la mise en service d'un navire rapide sur cette ligne.

Si les premiers mois d'exploitation sont perturbés par un tel mouvement, la viabilité commerciale du navire n'en sera que plus lointaine.

Les limites financières à la mise en service d'un monocoque rapide.

Le premier frein à un tel investissement (de l'ordre de 180 millions de francs) est évidemment la faible rentabilité financière escomptée d'un navire dont nous savons qu'il ne pourra effectuer un service "normal", c'est-à-dire régulier, en raison de sa trop forte sensibilité à l'état de la mer.

D'autre part, le fait que la mise en service du monocoque nécessite un investissement en aménagement portuaire, aggrave le poids des immobilisations financières en cas d'échec commercial de ce nouveau navire. En effet, l'irréversibilité de l'investissement qui caractérise actuellement l'acquisition d'un navire neuf difficilement revendable, serait accrue par un aménagement portuaire spécialement conçu pour un type de navire précis, et donc forcément abandonné si ce navire n'y accoste plus.

Dans la mesure où ce navire serait intégré à une flotte de transbordeurs assignés au service public du transport de passagers, sa rentabilité propre serait, comme dans le cas de l'Amporelle, négative; du simple fait d'un coût initial très élevé auquel on ne pourrait opposer des recettes d'exploitation supérieures à celles d'un navire classique, en raison du principe de l'"Egalité de l'accès du service public" pour tous les usagers, qui suppose un tarif unique pour une même traversée, lente ou rapide.

La subvention perçue par la SNCM provenant du budget de l'Etat, et non plus, comme c'était le cas pour la RDPEV, du budget d'une région, l'"injustice du financement" que nous mettions auparavant en évidence changerait de nature.

En effet, si le contribuable vendéen a financé l'achat de l'Amporelle, dont il n'est pas l'utilisateur principal, ce qui lui fait ainsi subventionner sans le savoir le tourisme de sa région, c'est bien le contribuable français au sens large qui participe à la subvention de la SNCM. Si nous posons la question du juste prix du service public, il est certain qu'encore une fois une injustice se manifesterait à travers l'achat d'un Navire à Grande Vitesse, qui est, comme nous

l'avons vu, acquis non pas pour sa rentabilité propre, mais bien pour une stratégie qui s'exprime en parts de marché. **Le contribuable français prendrait à sa charge le coût de la différence qui existe entre le soutien normalisé d'une activité nécessaire au plan intérieur, et celui d'un investissement exceptionnel dont les motivations dépassent ce soutien.**

Dans le cas de la liaison Nice-Calvi, la stratégie n'aurait pas pour but de repousser l'offensive d'un concurrent privé français, mais plutôt de prévenir une offensive des armateurs italiens, qui, forts de la libéralisation du cabotage européen en 1999, viendraient "écrémer" la clientèle estivale de la SNCM qui profite jusqu'à cette date d'un monopole.

Il s'agirait donc, d'impliquer des fonds publics dans une stratégie de compétitivité internationale et de protection du marché intérieur. Cette stratégie est-elle compatible avec les objectifs du service public? Ne risque-t-elle pas d'entraîner la SNCM sur le terrain d'une compétition hasardeuse, s'appuyant sur les deniers publics?

C) Les effets de la libéralisation du cabotage européen.

La libéralisation du cabotage européen est prévue et définie par le règlement n° 3577/92 du Conseil du 7 Décembre 1992, concernant l'application du principe de libre circulation des services aux transports maritimes à l'intérieur des Etats membres (Journal Officiel des Communautés Européennes n° L 364 du 12 décembre 1992)

L'article Premier définit le champs d'application de ce règlement :

"A partir du 1^{er} Janvier 1993, la libre prestation des services de transport maritime, à l'intérieur d'un Etat membre (cabotage maritime) s'applique aux armateurs communautaires exploitant des pavillons immatriculés dans un Etat membre et battant pavillon de cet Etat membre, sous réserve que ces navires remplissent toutes les conditions requises pour être admis au

cabotage dans cet Etat membre, y compris les navires immatriculés dans le registre Euros dès que ce registre aura été approuvé par le Conseil."

A priori, sauf la mise en évidence d'une raison d'inadmissibilité, peu probable, les navires italiens sont admis au cabotage dans les autres Etats membres, donc peuvent assurer une liaison comme Nice-Calvi.

L'article 2 définit les termes employés :

"Aux fins du présent règlement, on entend par :

1) "services de transport maritime à l'intérieur d'un Etat membre (cabotage maritime)" : les services normalement fournis contre rémunération et comprenant notamment :

(...)

c) "le cabotage avec les îles" : le transport par mer de passagers ou de marchandises entre :

- des ports situés sur la partie continentale et sur une ou plusieurs des îles d'un seul et même Etat membre.

- des ports situés sur les îles d'un seul et même Etat membre.

La desserte de la Corse est donc concernée par le premier alinéa.

3) "contrat de service public" : un contrat conclu entre les autorités compétentes d'un Etat membre et un armateur communautaire dans le but de fournir au public des services de transport suffisants.

Un contrat de service public peut en particulier porter sur :

- des services de transport répondant à des normes fixes de continuité, de régularité, de capacité, et de qualité,

(...)

- des adaptations des services aux besoins effectifs;

Ces deux alinéas sont à notre sens ceux sur lesquels un armateur italien pourra s'appuyer pour conclure un contrat avec les autorités françaises.

La date d'entrée en vigueur du règlement pour le cas de la desserte de la Corse est définie par l'article 6 alinéa 1. du règlement :

"Par dérogation, les services maritimes suivants effectués dans la Méditerranée et le long de la côte de l'Espagne, du Portugal et de la France sont temporairement exemptés de l'application du présent règlement :

(...)

- les services réguliers de transport de passagers et de transport par transbordeur, jusqu'au 1^{er} janvier 1999"

La SNCM bénéficie donc d'une situation monopolistique jusqu'au 1^{er} janvier 1999, date à laquelle cette situation pourra, légalement (et l'on connaît la force des règlements européens), être remise en cause **par un ou plusieurs concurrents**. Si les concurrents "naturels" de la SNCM pour la desserte de la Corse sont les armateurs italiens, on peut en effet envisager, car la loi ne l'interdit pas, que cette desserte puisse être effectuée également par des armateurs espagnols ou grecs, et que le service public de cette desserte soit alors l'objet du partage des obligations et du trafic entre quatre armateurs différents, par exemple. On comprend mieux, alors, la volonté de doter la SNCM de moyens propres à mieux résister à la contestation en 1999 de son marché "naturel".

La SNCM envisage donc vraisemblablement un investissement en navire rapide dans une perspective de défense à moyen-long terme de sa position dominante dans l'offre de transport public de passagers entre le continent et la Corse. La libéralisation du cabotage européen constituant une réelle menace pour la SNCM, il est tout à fait logique que ses dirigeants essaient, par le biais de l'amélioration des services offerts, d'attirer une clientèle plus nombreuse, ou du moins de fidéliser la clientèle depuis longtemps acquise. Quelle que soit la décision prise par les responsables de la SNCM, le pari est risqué, car, nous l'avons vu, les difficultés techniques et financières qu'engendre la mise en service d'un Navire à Grande Vitesse rendent sa rentabilisation très lointaine.

Dans le cas d'une décision positive, on peut même craindre que le coût de ce navire ne soit jamais amorti, car si son lancement intervenait au cours de l'année 1994 par exemple, son monopole pour la desserte de la Corse ne durerait que quatre années, et serait ensuite contesté par d'autres armateurs européens; qui viendraient ainsi donner un coup d'arrêt à une rentabilisation qui s'inscrit forcément dans le long terme. Le contribuable aurait alors participé à une compétition internationale très onéreuse, et continuerait sans doute à financer pendant de longues années de lourds engagements financiers.

Si les dirigeants de la SNCM accordent plus d'importance aux difficultés techniques et financières inhérentes à un tel investissement qu'à la situation concurrentielle future de leur entreprise, on risque également de le leur reprocher dès les premiers mois de l'année 1999. En effet, si, dans le respect des principes du service public, cet investissement n'est pas réalisé, il est fort probable que les armateurs italiens (dont les navires rapides sont subventionnés à hauteur de 40% lors de leur construction, par l'Etat italien) lanceront un ou plusieurs Navires à Grande Vitesse sur cette desserte, et viendront ainsi compromettre pendant la saison estivale la rentabilité annuelle de la SNCM, et donc menacer sa pérennité.

CONCLUSION

Comme nous avons cherché à le montrer, l'opportunité d'investissement en Navires à Grande Vitesse de transport de passagers est un concept qui ne peut s'exprimer en termes de recherche d'un optimum de rentabilité économique. Les limites techniques des Navires à Grande Vitesse demeurent dans l'état actuel des connaissances un frein majeur à une exploitation rentable. Ces limites induisent une incompatibilité flagrante avec les objectifs du service public du transport maritime de passagers.

D'autre part, la réglementation du transport intérieur contient un principe de financement des investissements qui implique une inégalité dans la charge supportée par les usagers du coût de cet investissement. Cette inégalité est d'autant plus évidente que l'investissement est élevé.

Dans ces conditions, on serait tenté de renoncer à investir en navires rapides, qui peuvent apparaître aux yeux du contribuable comme autant de dépenses injustifiées. Pourtant, l'ouverture de la concurrence dans ce domaine, le 1er Janvier 1999, constitue une réelle menace pour le contrôle par les armateurs français de la desserte des îles françaises.

L'arbitrage actuel consiste donc en un choix douloureux entre un investissement immédiat sur fonds publics, dont nous avons exposé les limites et les risques, et un attentisme qui mettrait davantage encore en péril l'armement et la construction navales françaises.

ANNEXES

Annexe 1: "Résultats détaillés en nombre de passagers de la Régie Départementale des Passages d'Eaux de la Vendée, incluant la période du 01/01/1993 au 30/04/1993, et commentaire des chiffres les plus récents".....38

Annexe 2: "Sea Service International A/S, Market report-January 1992, et commentaire de la situation du marché des navires rapides en Janvier 1992".....44

Annexe 3: "Texte intégral de la Loi d'Orientation des Transports Intérieurs", et commentaire du chapitre III, article 14 portant sur les choix relatifs aux infrastructures, équipements, matériels et technologies".....55

Annexe 4: "Texte intégral du règlement CEE N°3577/92 concernant l'application du principe de la libre circulation des services aux transports maritimes à l'intérieur des Etats membres, et commentaire de la force contraignante de ce règlement".....64

ANNEXE 1

COMMENTAIRE

Les pages 2 à 4 de cette annexe sont constituées des chiffres représentant les trafics en nombre de passagers, que nous a remis Mr Maquin, responsable de la RDPEV, lesquels ont servi de base aux graphiques illustrant la réaction de la demande au lancement de l'Amporelle lors de sa première année d'exploitation (1992). Les pages 5 et 6 représentent les mêmes données, concernant la période plus récente des quatre premiers mois de l'année 1993, qui ne nous sont parvenues que très tardivement, et méritent toutefois un commentaire.

En effet, on remarque notamment au mois d'Avril 1993 une augmentation simultanée du nombre total de voyages effectués (qui est surtout due au nombre de voyages de l'Amporelle) et des coefficients de remplissage, pour l'Amporelle mais aussi pour les paquebots côtiers, ce qui suggère que la mise en service de l'Amporelle agit comme une "locomotive" des performances commerciales de l'ensemble de la flotte.

Toutefois, l'augmentation du total des passagers transportés par rapport à la même période en 1992, représentant une progression de 9,7%, ne suffit pas à combler le déficit que représente le coût d'achat de l'Amporelle. En effet, une augmentation annuelle de 10%, si ce rythme se maintenait, équivaldrait à un surplus de recettes de l'ordre de 300 000 francs, alors que le quintuple serait nécessaire à la simple compensation du surcoût de l'investissement engagé.

L'Amporelle confirme donc à nos yeux son caractère attrayant, qui profite à l'ensemble de la Régie, mais qui n'en fait pas pour autant un investissement rentable.

COEFFICIENT DE REMPLISSAGE

DES NAVIRES

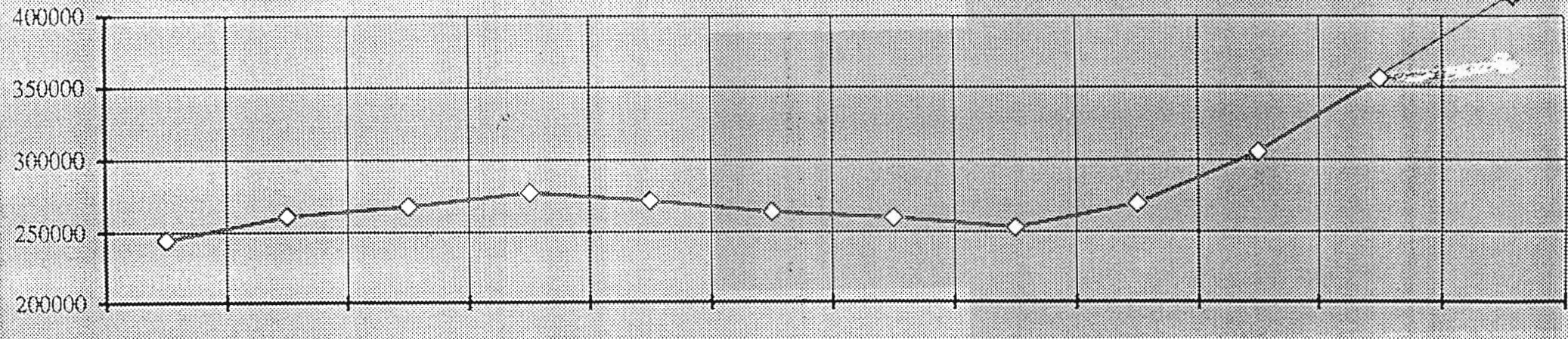
	PAQUEBOTS COTIERS			CAP SUROIT AMPORELLE 27/01			TOTAL		
	Nbre Pax	N.Voy.	C	Nbre Pax	N.Voy.	C	Nbre Pax	N.Voy.	C
JA	8 023	43	15,55	3 440	28	30,71	11 463	71	18,79
FE	8 674	42	17,21	3 920	27	24,20	12 594	69	21,18
MA	10 496	41	21,33	7 689	45	28,48	18 185	86	28,27
AV	20 907	52	33,50	14 581	46	42,83	35 488	98	45,58
MAR	25 368	61	29,70	23 184	69	45,41	48 552	130	44,71
JU	23 239	49	33,88	20 491	54	51,28	43 730	103	50,41
JU	38 167	76	35,87	29 074	65	60,44	67 241	141	59,48
AO	54 172	78	49,61	33 868	66	69,34	88 040	144	67,01
SE	20 064	53	27,04	20 602	56	49,72	40 666	109	49,34
OC	12 424	43	24,08	10 738	50	29,02	23 162	93	33,86
NO	10 320	42	20,48	4 373	21	28,14	14 693	63	25,57
DE	9 748	38	21,38	5 332	28	25,73	15 080	66	27,41
TOTAL	241 602	618	32,58	177 292	555	43,17	418 894	1173	36,35

REGIE DEPARTEMENTALE DES PASSAGES

D'EAU DE LA VENDEE

PASSAGERS

	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992
JA	5 833	6 320	6 617	6 209	4 881	5 919	5 252	6 588	9 105	9 899	9 399	11 463
FE	8 240	9 392	9 355	10 048	9 879	5 599	9 847	10 004	10 017	8 095	9 899	12 594
MA	12 407	14 727	16 934	15 900	20 355	19 330	15 770	20 294	13 406	13 948	15 196	18 185
AV	21 617	25 262	24 407	23 931	24 053	23 787	30 074	23 347	19 799	29 498	29 376	35 488
MA	22 203	23 656	24 751	30 036	28 312	28 396	28 373	23 491	25 968	25 959	36 930	48 552
JU	28 987	35 887	37 249	36 766	34 074	35 228	31 851	31 334	23 956	28 673	35 430	43 730
JU	44 261	46 889	46 945	50 608	50 974	54 119	46 727	41 210	47 099	53 898	59 012	67 241
AO	47 461	48 143	52 178	53 036	46 822	42 121	43 079	44 503	56 486	64 187	76 518	88 040
SE	23 540	18 963	18 784	17 902	19 750	16 124	18 028	17 562	23 019	27 445	37 286	40 666
OC	11 517	13 376	13 001	13 743	14 980	14 961	11 097	15 663	15 845	16 491	18 162	23 162
NO	7 826	8 104	8 523	8 285	7 328	8 180	8 788	8 536	13 354	14 298	15 503	14 693
DE	10 817	10 500	9 227	11 097	10 229	10 233	11 079	10 605	11 760	12 809	13 322	15 080
TOTAL	244 709	261 219	267 971	277 561	271 637	263 997	259 965	253 137	269 814	305 200	356 033	418 896



EVALUATION DU TRAFIC GENERAL DES PASSAGERS SUR LES LIAISONS MARITIMES AVEC L'ILE D'YEU

* * *

MOIS	1989			1990			1991			1992		
	RDPEV	NAVIX	GARCIE F									
1	9 105			9 899			9 399			11 463		
2	10 017			8 095			9 899			12 594		
3	13 406			13 948			15 196			18 185		
4	19 799	6 954		29 498	8 572		29 376	5 308		35 488	2 232	
5	25 968	19 601	1 650	25 959	19 053	1 718	36 930	13 707	2 088	48 552	10 266	3 588
6	23 956	22 000	5 292	28 673	24 000	5 244	35 430	14 043	4 130	43 730	10 874	5 070
7	47 099	32 568	15 079	53 898	32 924	12 882	59 012	20 415	14 858	67 241	15 246	15 128
8	56 486	38 835	21 758	64 187	44 898	18 800	76 518	35 032	21 746	88 040	25 871	18 874
9	23 019	16 474	13 064	27 445	19 752	11 604	37 286	13 547	7 526	40 666	6 473 *	8 000
10	15 845	1 655		16 491	1 308		18 162	512		23 162		
11	13 354			14 298			15 503			14 693		
12	11 760			12 809			13 322			15 080		
	269 814	138 087	56 843	305 200	150 507	50 248	356 033	102 564	50 348	418 894	70 962	50 660
		464 744			505 955			508 945			540 516	
	58,06			60,32			69,96			77,50		

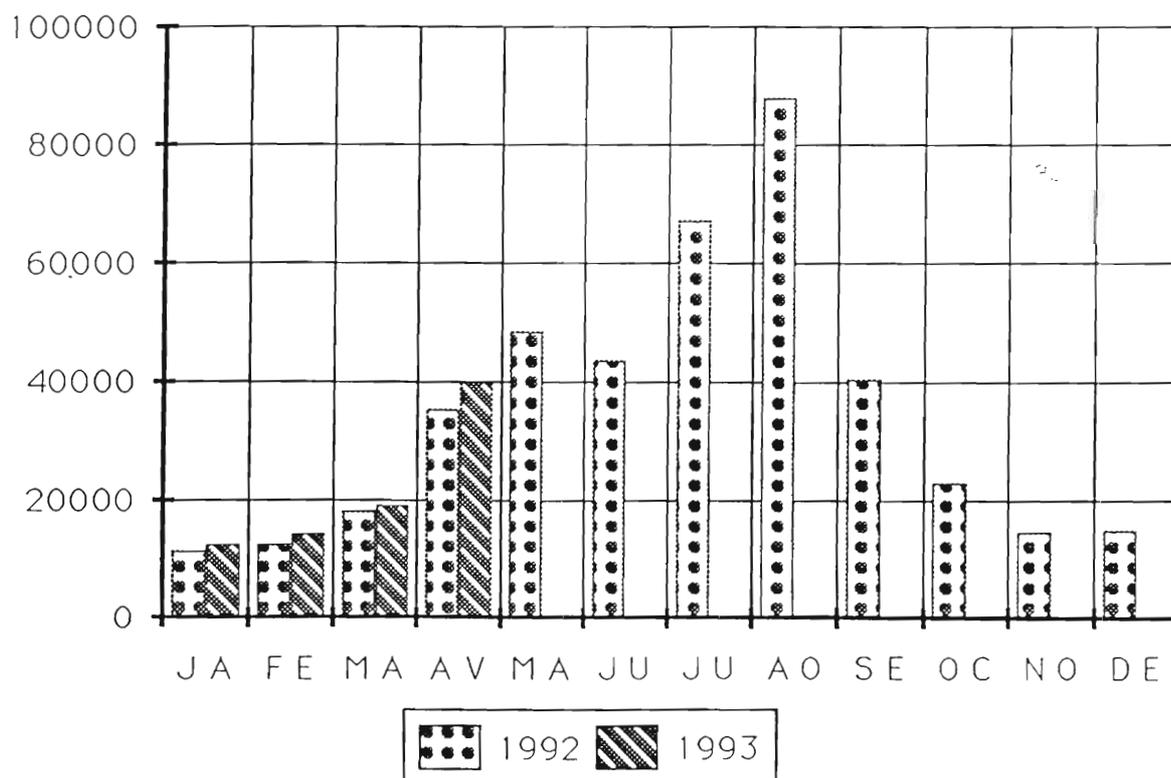
* : estimatif (chiffres non encore communiqués)

REGIE DEPARTEMENTALE DES PASSAGES D'EAU DE LA VENDEE

6/5/1993

STATISTIQUES 1992/1993 - PASSAGERS

	1992	1993	%	CUMUL 92	CUMUL 93	%
J A	11 463	12 528	9,29	11 463	12 528	9,29
F E	12 594	14 392	14,28	24 057	26 920	11,90
M A	18 185	19 183	5,49	42 242	46 103	9,14
A V	35 488	39 939	12,54	77 730	86 042	10,69
M A	48 552			126 282		
J U	43 730			170 012		
J U	67 241			237 253		
A O	88 040			325 293		
S E	40 666			365 959		
O C	23 162			389 121		
N O	14 693			403 814		
D E	15 080			418 894		
TOTAL	418 894	86 042				



COEFFICIENT DE REMPLISSAGE

DES NAVIRES

	PAQUEBOTS COTIERS			AMPORELLE			TOTAL		
	Nbre. Pax	N. Voy.	C	Nbre. Pax	N. Voy.	C	Nbre. Pax	N. Voy.	C
JA	10 337	43	20,03	2 191	6	49,35	12 528	49	22,37
FE	9 218	40	19,20	5 174	22	31,78	14 392	62	22,44
MA	11 973	42	23,76	7 210	30	32,48	19 183	72	26,49
AV	20 150	46	36,50	19 789	54	49,52	39 939	100	42,11
MA									
JU									
JU									
AO									
SE									
OC									
NO									
DE									
TOTAL	51 678	171	25,18	34 364	112	41,46	86 042	283	29,87

ANNEXE 2

COMMENTAIRE

Ce rapport est un document qui nous a permis d'apprécier dès le début de notre étude la situation actuelle du marché des navires rapides. Ce marché apparaît "déprimé", l'offre ne rencontrant que peu de demandes solvables en terme d'acquisition ferme, comme le montre le nombre de navires vendus (5 navires), comparé au nombre de navires "à vendre" (50 navires). **De ce fait, comme le souligne ce rapport, le marché de l'occasion présente actuellement de nombreuses opportunités très intéressantes, ce qui constitue en fait à nos yeux une sécurité financière en cas d'inadéquation du type de navire à la ligne choisie. Une erreur de choix sera d'autant moins lourde qu'elle aura été moins coûteuse.**

C'est en nous basant sur cet état du marché que nous avons suggéré que la RDPEV aurait pu se "contenter" d'acquérir un navire rapide de seconde-main, qui aurait également permis des déplacements rapides, tout en n'impliquant pas une telle dépense de fonds publics.



SEA SERVICE INTERNATIONAL A/S

SEA SERVICE CHARTERING - SEA SERVICE MANAGEMENT

SHIPBROKERS AND CONSULTANTS IN FAST FERRIES AND PASSENGER VESSELS

To Our Business Associates.

ADDRESS: UNIVERSITETSGT. 22/24
P.O. BOX: 1360 VIKÅ
0113 OSLO 1, NORWAY
PHONE: +47-2-42 38 20
TELEFAX: +47-2-42 02 33
TELEX: 11 264 TMI N
BANK: CHRISTIANIA BANK OG
KREDITKASSE 6138.06.24434

Your ref.:

Our ref.:

Date:

Markja92.tmb

Oslo, January 1992

MARKET REPORT - JANUARY 1992.

Many Inquiries.

Once more we are happy to send you our market report which we hope provide some guidance as to what's going on in the fast ferry market.

Sad to say, however, since our September report, there are not many second-hand sales or charterfixtures to report.

This may be due to a lot of reasons. Low season following the summer season being one; some others we will discuss below.

One reason is, however, not valid; lack of potential business proposals.

Together with all other shipbrokers and builders in this market, we constantly receive inquiries for charter or purchase.

The fact remains, however, only a mere few of all inquiries become real business.

"Work Horses ?"

In our last Market Report, we asked for the "work horses" of the fast ferry market.

If we should take the liberty to try to return some signals to the designers and builders based on the inquiries we have received, it would be four size categories of vessels that seem to be in demand more often than others:

- around 150 pax
- around 350 pax
- over 500 pax
- larger vessels with car carrying capacity.

It seems the constant efforts for higher and higher speeds are of less importance. Speeds of 35-40 knots seem to be satisfactory until operational reliability is granted at higher speeds.

After office hours, please contact:

Tor Møinichen
Phone: 02-52 49 37
Mobil ph.: 094-37 929

Martin Karlstad
Phone: 02-36 29 97

Per Bruun-Lie
Phone: 033- 41 386
Mobil ph.: 094-06 246

Dagfinn Moe
Phone: 03-84 03 40
Mobil ph.: 031-32 427

Political and Economic Instability.

Although the fast ferry market is not cyclical and "GNP-driven" the same way as general shipping markets, economic development, political stability, and confidence in the future are factors obviously driving any market. In that sense, the last fall has not been good for fast ferries.

It is still uncertain when the US, Japan and Europe are coming out of the recession. Eastern Europe is of course yet a long way from stability and persistent growth. And in some unfortunate countries we have seen bloodshed.

Such an uncertain environment will of course dampen the enthusiasm of any decisionmaker. A decision to get new tonnage, be it through a charter or purchase, will just be pushed forward.

Operators who would like to test out an anticipated increase in demand, would largely reduce the risk through a charter or a second-hand purchase. Although a new-building may offer more advanced technology, contracting a new-building ought to be the next step.

We believe there are some very good business opportunities in today's second-hand market.

Finding the Right Vessel.

Contrary to general shipping-markets, where owners are dependent on shipbrokers to generate cargo and thus revenues to their vessels, brokers in the fast ferry market are called for

in non-typical situations for the operators, i.e. when they want to sell, buy or charter a vessel.

In this way, it requires more experience and efforts on the account of the broker to build confidence in the broker - owner relationship.

We think it would benefit the developments of this market if brokers were asked more continuously about their advice.

In such a manner, the flow of information and the objective advices that brokers provide in any other market, would also become a natural part of this market, hopefully leading to better decisions in acquiring new vessels and to increased profits for the operators.

This market is not homogenous; each design having its own characteristics. There is probably therefore a greater need for the shipbrokers' objective and qualified advices in order to find vessels for particular sea-conditions and trades which are able to carry the passengers safely and comfortably.

We are, however, happy to say that we have been working closely with many owners who have acknowledged the advice and work of the shipbrokers, and thus been able to take advantage of their services.

And we are here, ready to guide you in this market to where the good business can be found.

Please call us!

Oslo, January 1992
SEA SERVICE CHARTERING

Enclosure.

MARKET REPORT - JANUARY 1992**A. VESSELS REPORTED SOLD**

"PRINCESS OF RHODES" Catamaran b. Precision Marine, Australia 1989.
500 pax, max 28 knots, dims 35.6 x 12.9 x 3.8 x 1.7 m
engines 2 x MWM - 1600 KW each, DNV 1A1 R45
Sold by Australian Trade Commission to N-European buyers
at price reported and USD 3 mill- newly classed.

"M/V STUIFDIJK" Catamaran, b. Harding Verft, Norway 1990.
250 pax, Cruising speed 34 knots fully loaded, Dims 28 x 8 x 2.1m.
Main engines twin Deutz MWM TBD 604 BV 12, MCR 1260 kw each-
cons 600 l/h at 34-36 knots, DNV class 1A1 R20 E0.
Price reported area USD 3 mill from Holland to Norway.

"TERNOY" Catamaran W86 b. Westermoen, Norway 1976.
169 pax, abt 25 knots, dims 26.65 x 9 x 1.2 meters,
engines 2 x MTU MB 12V493 TY70- 2200 BHP each.
Sold from Norway to France.

MS "FLYING EGRET" + 3 sister Hydrofoils b. Rodriguez 1971.
Passenger capacity 125, 32.50 knots cruising, draft foil borne
1.50m- hull borne 3.50m, 2 x 1350 BHP MTU 12V493 diesel engines,
consumption 400 litres per hour (approx), range 170 nautical miles.
4 sisters sold enbloc from HK to China for abt USD 900.000.

"KRILA KORNATA/BRIONA/PIRANA" Kometa Hydrofoils b. 1979/80/83.
116 pax, cruising speed 32 knots, dims 35 x 11 x 3.6 meters.
1 vessel has Detroit Diesels 16V-92 TA and other 2 have Russian
built m/e.
Vessels sold enbloc.

B. VESSELS FOR SALE

1. CATAMARANS:

=====

"SEA FLIGHT" Wavepiercer INCAT 37 meters, b. Australia 1988.
350 pax, cruising speed 28.5 knots- max 32 kts dims 37 x 15,6 m,
DNV class.
Insp/del Auckland
Price indication Australian dollars 4 mill.

"QUICKSILVER V" Wavepiercer INCAT 37 meters, b. Australia 1989.
316 pax plus 14 crew, 28 knots, dims 37 x 15,6 m, DNV class 1A1 R45.
Insp/del Cairns
Price indication Australian dollars 5 mill.

"PRINCE OF VENICE" Wavepiercer- b. NQEA, Australia 1989.
303 pax, Cruising speed 29 knots, dims 39.6 x 15.6 x 1.6M
engines Detroit Diesels 16V-149TI 396 TB.83.
Insp/imm. del in Greece.
Owners price ideas DM 7 mill.

"AUTO BATAM 8" b. Australia 1990- never traded.
300 pax plus acc for 9 crew, abt 21 knots, DNV class 1A1 R90.
Insp/del Brisbane
Price indication Australian dollars 3.3 mill.

"TBN" Newbuilding Poland.
280 pax, 25 knots, dims(approx) 35 x 10 x 1.4 meters,
engines 2 MTU 12V396TB83- 1140 KW waterjet.
Resale for del. 12 mths from contract completed.
Owners asking price from yard Poland USD 3 mill.

"EIRA"/"LEOPARDO" b. Fjellstrand, Norway- 6/89 and 8/89.
278 Pullman seats, crusing 33-34 knots- max 39 knots,
dims 38.8 x 9.4 x 1.58m, engines MTU 16v 396 TB84 2 x 2500 BHP,
2 x KAMEWA waterjets, DNV class +1A1 R90 EO
Pptly insp/ble/dely Spanish Med.
Idea reg. USD 3.7 mill each. (Owners are keen to sell).

"POREC I" - Catamaran W100 b. Westamarin, Norway 1981.
250 pax, cruising speed 30 knots, MTU engines- 4000 running hrs.
Very good condition- not traded until 1985.
Insp/immediate del in Yugo.
Owners price-indication DM 3 mill.

**"JET CAT"** Alucat b. Fjellstrand, Norway 6/1988.

213 pax - may be increased, 35 knots service speed loaded- max speed abt 38 knots, dims 38,8 x 9,4 x 1,6m, M/E 2 x MTU 16V 396 TB 84 each 1834 kw at 90 pct output - 2 KaMeWa waterjet- cons abt 750 l/hr, class DNV 1A1 R90 E0
Imm. del- Price idea reg. USD 3.7 mill bss delivery Bergen.
Owners will also consider charter.

"APOLLO JET"/"JANUS JET" JC 3000, Marinteknik, Sweden 1982/83.

215 pax, Cruising around 32 knots, dims 29.8 x 9.4 x 1.2 m, engines MTU 12V 396 TB83 KAMEWA waterjets, DNV Class
Vessels are said to be in first class running conditions.
Insbled/dely Hong Kong
Owners price-indication area USD 1.6 mill.

"RYFYLKE", W88 b. Westamarin, Norway 1986.

abt 190 pax, 26 knots(80 pct), dims 29.4 x 9 x 1.35 meters
engines 2 x MTU TB83-total 3120 BHP
Owners price-indication NOK 13 mill.

"HELGELANDSEKSPRESSEN" b. Br. Aa, Norway 1985.

184 pax, cruising abt 29 knots- max abt 33 kn, dims 27 x 9 x 1.5m, engines 2 x MTU 396 TB83 -2 x 1560 BHP
Insp/del. Norway
Owners price-indication: NOK 10 mill- newly classed.

"TUNEN"/"TRANEN" W95 b. Westamarin, Norway 5/77 and 6/77.

180 passengers, cruising speed 29 knots, dims 29.68 x 9.05 x 1.65 m, engines 2 SACM- 2 x 12 cyl- total 3000 BHP, DNV class 1A2 R15.
Immediate del in Denmark.
Try area USD 1 mill/vessel.

"SKAGEN EXPRESS" W86- b. Westermoen, Norway 1977.

166 pax, 20 knots, dims 26.7 x 9.1 x 1.2 M, 2 MTU 396TY- 1618 kw, class DNV 1A1 R45, radar/vhf.
This may be developed for sale, inspectable in Sweden.
Try around USD 900.000.

"HIDLE" W86 b. Westermoen, Norway 1974.

165 pax, abt 25 knots, dims 26.65 x 9 x 1.2 meters
engines 2 x MTU MB 12V493 TY70- 2200 BHP each.
Insp/imm. del. Norway
Owners price-indication NOK 4.5 mill.

M/V "HAVSTRIL" b. Harding, Norway 1989.

165 pax, 30 knots, dims 26 x 8 x 1.5 meters, engines MWM 1260 kw, NIS flag, looks like new- very well maintained
Inspectable Mexico
Price-indication USD 2.3 mill.

"HERTUGBUSSEN" W86 b. Westermoen, Norway 1973.

161 pax, abt. 25 knots, dims 26.67 x 9.02 x 1.6 meters
engines 2 x MTU MB 12V 493 TY70, cons 355 l/hr.
DNV class
Insp/del Norway
Price indication NOK 4.5 mill.

**"HYEN"** b. Br. Aa, Norway - 1980.

153/160 pax, 22-23 knots, dims 25.0 x 8.4 x 1.2 meters,
engines 2 x MTU 12V-396 TC 62 2 x 1200 BHK, consumption 380 l/h,
Insp/del. Norway

Owners price-indication: NOK 7.0 mill.

"FJORDGLYTT" W86 b. Westermoen, Norway - 1971.

150 pax, 25 knots, dims 26.46 x 9.01 x 1.2 meters, engines 2 x MTU
MB 12V 493 TY70- 2 x 1100 BHP, consumption 280-290 l/h.

Insp/del. Norway

Owners price-indication: NOK 3.0 mill

M/V "TEISTEN" W86 b. Westermoen, Norway 1975.

150 pax, 26 knots, dims 26.65 x 9.01 x 1.45 meters, engines 2
MTU MB12V- 1100 BHP, radar Decca RM 914/2VHF type Sailor.

Inspectable Bergen, Norway.

Owners price-indication NOK 5 mill.

M/V "TEDNO" W86 b. Westermoen, Norway 1973.

140 pax, details same as "Teisten".

Owners price-indication NOK 4.5 mill.

"STRILBRIS" Cargo/pax cat- W86 b. Westermoen, Norway 1975

113 pax - might be increased to 140/160 pax, 1 drycargo + 1 reefer hold,

25-26 knots, dims 26.67 x 9.02 x 2.62 meters, engines 2 x MTU MB
12V493 2200 BHP A/C for tropical climates.

Insp/del Norway

Owners price-indication: NOK 6 mill.

"AREMITI" Aluminium catamaran built 1988.

100 pax, 28 knts at 2300 rpm, dims 16.76 x 7.2 x 0.8 M,
engines 2 x 8 v 92 TI Detroit 600 hp at 2300 rpm.

Try Aust. Dollars 600,000 basis inspection/delivery Tahiti.

"LULU TAHI"- Catamaran W86 b. Westermoen 1972- rebuilt 1989

94 pax + 8 tons cargo + 1 ton freezing capacity,

max 25 knots, dims 27 x 9 x 1.3 meters, engines 2 x 1100 MTU,
overhauled engines, cargohold with crane.

Insp/del Scandinavia.

Owners asking price USD 1.0 mill- try less.

"ANNE LISE" Reefer/cargo catamaran, b. Westamarin, Norway 1987.

Refrigerated capacity(+/- 0 C): 520 m3

Freezing capacity:(-20 C): 276 m3

DW : 285 tons

26 knots, dims 49.45 x 14 x 3.1 meters, engines 2 MTU 39616VTB

84 each 2040 KW at 1940 rpm.

Immediate del/inspect west-coast Norway.

Owners asking price: NOK 20 mill- try less.



2. SES CATAMARANS

=====

"SAN PIETRO" CIRR 120P, b. Br. Aa, Norway 1989.

315 pax, cruising speed abt 42 knots, dims 36 x 11.5 x 0.5 (2.05)m.
engines 2 x MWM TBD 604 BV16- 2 KaMeWa waterjets,
DNV class +1A1 R90 EO.

Insp/del Norway.

Price indication NOK 38 mill.

"SUPER SWEDE/DANE" 2 sisterships, Westamarin SES- b. 1989.

309 pax, 42 knots, dims 40 x 12.6 x 3.76 meters, engines 2 x UD 33V
16 M7- 2 x 2375 KW.

Owners (bank) price-indication area NOK 35 mill, try less.

"JET CRUISE II"/"JET CRUISE III" Karlskrona Jet Rider SES Cat 1988.

292 pax, 41 knots, dims 33.2 x 10.5 x 1.65 meters, engines 2 x MTU
16V396 TB 83 2 x 1540 KW.

Insp/del Thailand.

Might try resale area USD 3.7 mill.

"FJORDKONGEN" CIRR 105P, b. Br. AA, Norway- 1984.

240 pax, cruising speed 35 knots- max 40 knots,
dims 32.2 x 11.0 x 1.7(2.6) meters, aircondition.

Insp/del Norway.

Owners price-indication NOK 18 mill.

"M/V CALYPSO" SES Hovermarine 218, 1987.

84 Pax, 32 knots, dims 18.1 x 5.9 x 1.7 meters. Lloyds class.
night vision system, A/C, VCR, color tv, PA-system etc.
Craft used only 3 summers- during winter out of water.
abt. 1500 total running hours- engines fully overhauled
Owners price-indication USD 1.2 mill.

3. MONOHULLS

=====

"TBN" 2 Cinderella-type monohulls, b. Marinteknik 1989/90.
 Upto 450 passengers, Cruising speed 28 knots, dims 41.9 x 7.8 x 1.1m
 Engines: 2 x MTU 12V 396 TE74 Waterjets, MCR at 1940 RPM of 2x1185KW
 Fuel consumption 570 l/hr.
 Owners can also consider bareboat min. 2 yrs. Older sister sold end
 1990 for SEK 17.5 mill.

"JET RAIDER II" b. Wavemaster Int'l Australia 1989.
 400 pax, cruising speed 30 knots, LOA 37 meters, engines 2 x MWM 12V
 TBD 604B- 2 KaMeWa waterjets, DNV class- SOLAS.
 Del 4/92 Australia.
 Owners asking price Australian dollars 4.5 mill.

"JAGUAR" Fiberglass, b. Saint-Nazaire, France 1979.
 300 pax, 24-25 knots, dims 36.8 x 7.22 x 3.00 meters
 Engines 2 diesel A.GO 195 V12 BZHR- 4000 HP- one engine damaged
 BV class.
 Insp/del Saint-Malo
 Owners asking price FF 5.0 mill reclassified.

"SOLEIL ROYAL" b. France 1984.
 195 pax (max 240), cruising 25 knots (max 30 kn), dims 26 x 6.1 x
 1.7 m, engines 2 x MWM (2 x 620 KW)- Hamilton Hydrojets. BV class
 Imm del/insp South America.
 Owners asking price USD 1.2 mill.

"AGATHEA" b. Breaux' Bay Craft USA 1979.
 150 pax, cruising speed 22 knots, dims 34.44 x 7.32 x 1.85m
 engines 3 DDA (GM) diesel engines 16 V 92. BV class.
 Imm. del West Indies.
 Owners asking price FF 4.5 mill.

"MONT ORGUEIL", built France 1985.
 120/185 pax, 23 knots, engines 2 x 750 BHP/2300 rpm/ MAN D 2842LE
 2 Hamilton hydrojets, BV class.
 Imm. del on French Atlantic Coast. Vessel is reported to be in
 excellent condition and can be inspected by arrangement.
 Try region FF 5.4 mill.

"VESLESTRIL" Aluminum b. Fjellstrand, Norway 1981.
 94 pax - might be increased to 120, 25 knots, dims 25.91 x 5.92 x
 1.16 meters, engines 2 x MTU 396/62- 1700 BHP, only used 8.500 hrs.
 Insp/del Norway
 Owners price-indication: NOK 7 mill.

"SNARVEIEN" Sandwich, b. Br. Aa, Norway 1982.
 60 pax, 25 knots, dims 15.22 x 4.30 x 1.25 meters, engines 2 x 550
 BHP Detroit Diesels turbocharged.
 Prompt del/insp Norway
 Try NOK 1.8 mill.



4. HOVERCRAFTS/HYDROFOILS

=====

"SWIFT" - 1969

"SIR CHRISTOPHER" - 1974

"THE PRINCE OF WALES" - 1977

Hovercraft passenger/car amphibious

278 pax, 34 cars, 55 knots, dims 39.23 x 23.46 meters, engines 4
Rolls Royce gas turbines, consumption 5000 litres kerosene/hr.
Owners price-indication: USD 2.0 mill each- vessels will be sold
enbloc.

RODRIQUES HYDROFOILS, RHS160F, b. Italy 1984/85/89.

210-240 seats, Cruising 34-36 knots, dims 31.20 x 6.7 x 3.69 m,
engines 2 x MTU 12V396TB83, Cruising range abt 150 nm.
Price ideas USD 2.8m (1984), USD 3.1m (1985), USD 5.5m (1989).

2 RHS160F HYDROFOILS b. Messina Italy 89/90.

abt. 200 pax, dims 31.2 x 6.7 X 3.7m. engines 2 MTU DEV. 1500 KW AT
2000 RPM, range 180 nm.

Del. med. jan 92

Price idea region USD 4 mill each.

"CONDOR 7" Type RHS 160F, Alu alloy, b. Messina 1985

200 pax, 36 knots, LOA 31.2m- draft 3.90m, engines 2 x MTU 16V 396
TB83 each 1530 kw. Insp/del St. Malo/Guernsey/Weymouth.

Price GBP 1.7 mill. Owners would also consider bareboat charter with
purchase option.

"CONDOR 5" Type RH160 Alu alloy, b. Messina 1976.

180 seats(2 year old), abt 36/37 knots, LOA 30.97m- draft 3.68m.
engines 2 brand new MTU 12V 652. New airconditioning.

Insp/del Guernsey.

Price GBP 900.000. Owners would also consider bareboat charter with
purchase option.

KOLKIDA TYPE HYDROFOIL with MTU engines b. Poti, USSR 1985.

149 pax, 33 knots, dims 34.5 x 10.3 x 1.9 meters, M/E: MTU 396 12v
TC82- 2 x 1050 kw. We might also develop newer sisters for sale.

Owners will also consider charter.

Asking price USD 750.000.

RODRIGUEZ HYDROFOILS TYPE RHS 140 alu alloy hull, b. 1977.

140 pax, speed 30 knots, m/e 2 Fiat MB 820 DB- 2 x 1100 HP
Class RINA 100 A1.1 Nav. SP, aircondition

Price indication USD 200.000- try your best offer.

"CONDOR 4" Type 140, b. Messina Italy 1974.

abt 136 pax, abt 32 knots, engines 2 x MTU 12VMB493 TY71- 2200 BHP
Aluminum alloy, Insp/del St. Malo.

Price GBP 400,000. Owners would also consider bareboat charter with
purchase option.

**HYDROFOIL KOMETA TYPE** b. Russia 1970.

136 pax, cruising speed 30 knots, dims 35.1 x 9.6 x 3.5 m
2 x 1000 BHP, BV class.
Del French Brittany
Keen sellers- try around FF 2.8 mill.

METEOR TYPE build Russia 1962.

Passenger capacity 116, service speed 65 km/h, dims 34,6 x 9,5 x 2,35(max) meter, range at service speed 600 km
Main engine 2x m - 401 a left and right revolution tow cylinders, four stroke, water cooling
Price USD 115.000.

"BENIDORM" Hovercraft type AP1-88, b. Australia under licence by British Hovercraft Corp 12/86.

Presently fitted for 81 'club passengers' however basis economy can seat up to 103, loa 24.4m- bm 11m- height on cushion 9.5m
Four Deutz - 50KTS.
Owners ideas ard Pounds 700.000, try less.

"SHEARWATER 3 & 4" Hydrofoils RHS 70, b. Rodriquez, Italy 1972/73.

68 pax, cruising abt 32 knots, dims 22 x 4.8 x 2.7(1.15) m,
engine 1 x MTU 12V 493 TY71 diesel- 1350 HP at 1500 rpm.

Cruising range 300 nm.

Insp/imm. del Southampton.

Owners price ideas GBP 250.000/each.

POLESYE TYPE For river trade, Newbuilding.

53 pax, speed 65 km/hr in calm water, dims 21.32 x 5 x 1.03m.

M/e 124HC IA 18/20 diesels- 2 x 810 kw, can also be delivered with Western m/e.

As brokers try USD 500.000 with Russian engines,
and USD 600.000 with Western m/e.

ALL INFORMATION GIVEN IN GOOD FAITH BUT WITHOUT GUARANTEE.

We hope you find this information from Sea Service Chartering of interest.

We would like to remind you that we also have car/passenger ferries and cruise vessels for sale. In addition, we can develop other high speed vessels for sale on private basis.

Please do not hesitate to contact us about the listed ships or other requirements you might have for new or second-hand vessels. We can, as brokers, help you with both.

Sincerely yours,
Sea Service Chartering
Tor Moinichen/Martin Karlstad

ANNEXE 3

COMMENTAIRE

Le Titre 1^{er}, Chapitre III, Article 14 de la Loi d'Orientation des Transports Intérieurs comprend le passage suivant:

"Les grands projets d'infrastructures et les grands choix technologiques sont évalués sur la base de critères homogènes permettant de procéder à des comparaisons à l'intérieur d'un même mode de transport et entre différents modes ou combinaisons des modes. Ces évaluations sont rendues publiques avant l'adoption définitive des projets concernés. Lorsque ces opérations sont réalisées avec le concours de financements publics, un bilan des résultats économiques et sociaux est établi au plus tard cinq ans après leur mise en service".

Cet article met en valeur une certaine "obligation de résultat" de la part de ceux qui décident d'un investissement. D'autre part, la formulation de la façon dont doivent s'effectuer les grands choix technologiques nous laisse penser que les dirigeants de la RDPEV, notamment, doivent disposer de solides arguments en termes de résultats "sociaux", pour compenser les résultats économiques défavorables qui résultent de l'acquisition récente.

**LOI n° 82-1153 du 30 décembre 1982
d'orientation des transports intérieurs.**

L'Assemblée nationale et le Sénat ont délibéré,
L'Assemblée nationale a adopté,
Le Conseil constitutionnel a déclaré conforme à la Constitution,

Le Président de la République promulgue la loi dont la teneur suit :

TITRE I^{er}

**Dispositions générales applicables
aux différents modes de transport.**

CHAPITRE I^{er}

**DU DROIT AU TRANSPORT ET DES PRINCIPES GÉNÉRAUX
APPLICABLES AUX TRANSPORTS INTÉRIEURS**

Art. 1^{er}. — Le système de transports intérieurs doit satisfaire les besoins des usagers dans les conditions économiques et sociales les plus avantageuses pour la collectivité. Il concourt à l'unité et à la solidarité nationale, à la défense du pays, au développement économique et social, à l'aménagement équilibré du territoire et à l'expansion des échanges internationaux, notamment européens.

Ces besoins sont satisfaits par la mise en œuvre des dispositions permettant de rendre effectifs le droit qu'a tout usager de se déplacer et la liberté d'en choisir les moyens ainsi que la faculté qui lui est reconnue d'exécuter lui-même le transport de ses biens ou de le confier à l'organisme ou à l'entreprise de son choix.

Art. 2. — La mise en œuvre progressive du droit au transport permet aux usagers de se déplacer dans des conditions raisonnables d'accès, de qualité et de prix ainsi que de coût pour la collectivité, notamment par l'utilisation d'un moyen de transport ouvert au public.

Dans cet esprit, des mesures particulières peuvent être prises en faveur des personnes à mobilité réduite.

Loi n° 82-1153 TRAVAUX PRÉPARATOIRES (1)

Assemblée nationale :

Projet de loi n° 1077 ;
Rapport de M. Chénard, au nom de la commission de la production, n° 1133 ;
Discussion les 12, 13, 14 et 15 octobre 1982 ;
Adoption, après déclaration d'urgence, le 15 octobre 1982.

Sénat :

Projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, n° 50 (1982-1983) ;
Rapport de M. Ceccaldi-Pavard, au nom de la commission des affaires économiques, n° 116 (1982-1983) ;
Discussion les 13 et 14 décembre 1982 ;
Adoption le 14 décembre 1982.

Assemblée nationale :

Rapport de M. Chénard, au nom de la commission mixte paritaire, n° 1301.

Sénat :

Rapport de M. Ceccaldi-Pavard, au nom de la commission mixte paritaire, n° 150 (1982-1983).

Assemblée nationale :

Projet de loi, modifié par le Sénat, n° 1299 ;
Rapport de M. Chénard, au nom de la commission de la production, n° 1304 ;
Discussion et adoption le 16 décembre 1982.

Sénat :

Projet de loi, adopté avec modifications par l'Assemblée nationale en deuxième et nouvelle lecture, n° 156 (1982-1983) ;
Discussion et rejet le 17 décembre 1982.

Assemblée nationale :

Projet de loi, rejeté par le Sénat en deuxième et nouvelle lecture, n° 1331 ;
Rapport de M. Chénard, au nom de la commission de la production, n° 1322 ;
Discussion et adoption le 18 décembre 1982.

Conseil constitutionnel :

Décision du 30 décembre 1982, publiée au Journal officiel du 31 décembre 1982.

Les catégories sociales défavorisées, notamment celles des parties insulaires et des régions lointaines ou d'accès difficile du territoire national, peuvent faire l'objet de dispositions adaptées à leur situation.

Le droit au transport comprend le droit pour les usagers d'être informés sur les moyens qui leur sont offerts et sur les modalités de leur utilisation.

Art. 3. — La politique globale des transports de personnes et de marchandises assure le développement harmonieux et complémentaire des divers modes de transports individuels et collectifs, en tenant compte de leurs avantages et inconvénients en matière de développement régional, d'aménagement urbain, de protection de l'environnement, de défense, d'utilisation rationnelle de l'énergie, de sécurité et de leur spécificité. Elle tient compte des coûts économiques réels liés à la création, à l'entretien et à l'usage des infrastructures, équipements et matériels de transport et des coûts sociaux, monétaires et non monétaires, supportés par les usagers et les tiers.

Elle établit les bases d'une concurrence loyale entre les modes de transport et entre les entreprises, notamment en harmonisant leurs conditions d'exploitation et d'utilisation.

Elle favorise leur complémentarité et leur coopération, notamment dans les choix d'infrastructures et par le développement rationnel des transports combinés.

Elle contribue au développement et à l'amélioration de la politique européenne des transports.

Art. 4. — L'élaboration et la mise en œuvre de la politique globale des transports sont assurées conjointement par l'Etat et les collectivités territoriales concernées dans le cadre d'une planification décentralisée, contractuelle et démocratique, avec la participation des représentants de tous les intéressés. Cette politique globale s'inscrit dans le cadre du plan de la nation et donne lieu à l'établissement de schémas de développement de transports, élaborés sur la base d'une approche intermodale, tenant compte des orientations nationales et locales d'aménagement.

Le développement de l'usage des transports collectifs de personnes revêt un caractère prioritaire. Cet usage doit être encouragé.

Pour la réalisation de ces objectifs, des contrats peuvent être passés entre l'Etat et les collectivités territoriales.

Art. 5. — Le service public des transports comporte l'ensemble des missions qui incombent aux pouvoirs publics en vue d'organiser et de promouvoir le transport des personnes et des biens.

Ces missions sont les suivantes :

a) La réalisation et la gestion d'infrastructures et d'équipements affectés au transport et leur mise à la disposition des usagers dans des conditions normales d'entretien, de fonctionnement et de sécurité ;

b) La réglementation des activités de transport et le contrôle de son application ainsi que l'organisation des transports pour la défense ;

c) Le développement de l'information sur le système de transports ;

d) Le développement de la recherche, des études et des statistiques de nature à faciliter la réalisation des objectifs assignés au système de transports ;

e) L'organisation du transport public

L'exécution de ces missions est assurée par l'Etat, les collectivités territoriales et leurs établissements publics en liaison avec les entreprises privées ou publiques qui en sont chargées ou qui y participent en vertu des dispositions de la présente loi.

Les modalités des relations entre les autorités publiques et les entreprises de transport public varient en fonction du mode de transport et de la nature des activités selon qu'il s'agit

notamment de transports de personnes ou de marchandises. Dans le cadre des dispositions de la loi, la liberté de gestion des entreprises privées est garantie par l'Etat.

Sont considérés comme des transports publics tous les transports de personnes ou de marchandises, à l'exception des transports qu'organisent pour leur propre compte des personnes publiques ou privées.

Art. 6. — Les conditions dans lesquelles sont exécutées les opérations de transport public, notamment la formation des prix et tarifs applicables et les clauses des contrats de transport, permettent une juste rémunération du transporteur assurant la couverture des coûts réels du service rendu dans des conditions normales d'organisation et de productivité.

Art. 7. — I. — Les entreprises de transport public de personnes doivent être inscrites à un registre tenu par les autorités de l'Etat. L'inscription à ce registre peut être subordonnée à la délivrance d'une attestation de capacité professionnelle et, le cas échéant, à des conditions de garantie financière, selon des modalités fixées par décret en Conseil d'Etat. Les entreprises peuvent être radiées en cas de manquements graves ou répétés à la réglementation des transports, du travail ou de la sécurité. Les entreprises inscrites au registre à la date d'entrée en vigueur des dispositions du présent article conservent le bénéfice de cette inscription.

II. — L'Etat et, dans la limite de leurs compétences, les collectivités territoriales ou leurs groupements organisent les transports publics réguliers de personnes. L'exécution du service est assurée soit en régie par une personne publique sous forme d'un service public industriel et commercial, soit par une entreprise ayant passé à cet effet une convention à durée déterminée avec l'autorité compétente. La convention fixe la consistance générale et les conditions de fonctionnement et de financement du service. Elle définit les actions à entreprendre par l'une et par l'autre parties afin de favoriser l'exercice effectif du droit au transport et de promouvoir le transport public de personnes. Elle est résiliée de plein droit en cas de radiation du registre.

III. — Le financement des services de transport public régulier de personnes défini par l'autorité organisatrice est assuré par les usagers, le cas échéant par les collectivités publiques et, en vertu de dispositions législatives particulières, les autres bénéficiaires publics ou privés qui, sans être usagers des services, en retirent un avantage direct ou indirect.

La politique tarifaire est définie par l'autorité compétente de manière à obtenir l'utilisation la meilleure, sur le plan économique et social, du système de transports correspondant.

Sous réserve des pouvoirs généraux des autorités de l'Etat en matière de prix, l'autorité compétente fixe ou homologue les tarifs.

Tout contrat ou convention entre une personne publique et une entreprise, qui a pour conséquence d'engager des fonds publics ou d'accorder une garantie financière publique, est assorti, à peine de nullité, de clauses relatives au contrôle de l'utilisation des fonds engagés ou garantis par cette personne publique.

Art. 8. — I. — L'exercice des professions de transporteur public de marchandises, de loueur de véhicules industriels destinés au transport et d'auxiliaire de transport peut être subordonné selon des modalités fixées par décret en Conseil d'Etat, à la délivrance d'une attestation de capacité professionnelle, à l'inscription à un registre tenu par les autorités de l'Etat et, le cas échéant, à des conditions de garantie financière. Les entreprises peuvent être radiées en cas de manquements graves ou répétés à la réglementation des transports, du travail ou de la sécurité. Les entreprises inscrites au registre à la date d'entrée en vigueur des dispositions du présent article conservent le bénéfice de cette inscription. Les titulaires d'une licence de commissionnaire de transport, à la date d'entrée en vigueur du présent article, sont inscrits de droit à ce registre.

Pour l'application de l'alinéa précédent, sont considérées comme auxiliaires de transport de marchandises les personnes qui assurent, pour le compte d'autrui, des opérations de groupage, d'affrètement ou toutes autres opérations connexes à l'exécution de transport de marchandises.

II. — Tout contrat de transport public de marchandises doit comporter des clauses précisant la nature et l'objet du transport, les modalités d'exécution du service en ce qui concerne le transport proprement dit et les conditions d'enlèvement et de livraison des objets transportés, les obligations respectives de l'expéditeur, du commissionnaire, du transporteur et du destinataire, et le prix du transport ainsi que celui des prestations accessoires prévues.

A défaut de convention écrite définissant les rapports entre les parties au contrat sur les matières mentionnées à l'alinéa précédent, les clauses de contrats types s'appliquent de plein droit. Ces contrats types sont établis par décret, après avis des organismes professionnels concernés et du conseil national des transports.

III. — Les prix et tarifs sont établis de telle sorte que les coûts économiques réels du transport soient supportés par les entreprises ou personnes pour le compte desquelles il a été exécuté.

A cette fin, des règles tarifaires peuvent être établies par l'Etat en concertation avec les entreprises, les organismes professionnels et les usagers.

Les règles applicables aux opérations d'acheminement de marchandises exportées ou importées, à destination ou en provenance des ports maritimes, tiennent compte des conditions spécifiques de ces opérations, lorsqu'elles s'intègrent dans une chaîne de transport international.

IV. — La rémunération des auxiliaires de transport est fixée en fonction des services effectivement rendus. Elle est supportée par ceux qui en bénéficient.

CHAPITRE II

DES CONDITIONS SOCIALES ET DE LA SÉCURITÉ

Art. 9. — L'Etat définit la réglementation sociale ainsi que les règles de sécurité et de contrôle technique applicables aux transports. Il veille à la mise en œuvre de cette réglementation et en contrôle l'application.

Les opérations de transport, qu'elles soient confiées à un tiers ou exécutées pour le compte propre de l'entreprise qui les assure, ne doivent en aucun cas être conduites dans des conditions incompatibles avec la réglementation des conditions de travail et de sécurité. La responsabilité de l'expéditeur, du commissionnaire, de l'affréteur, du mandataire, du destinataire ou de tout autre donneur d'ordre est engagée par les manquements qui leur sont imputables.

Est nulle de plein droit, dans les contrats de transport et dans les contrats de travail, toute clause de rémunération principale ou accessoire de nature à compromettre la sécurité, notamment par l'incitation directe ou indirecte au dépassement de la durée du travail et des temps de conduite autorisés.

Art. 10. — Les dispositions du code du travail relatives aux conditions et à la durée du travail s'appliquent aux salariés chargés de la conduite ou du pilotage et aux personnels qui leur sont assimilés.

La réglementation relative à la durée du travail et à la durée de conduite tient compte du progrès des conditions techniques, économiques et sociales et des sujétions particulières liées à l'irrégularité des cycles de travail, aux contraintes de lieux et d'horaires et aux responsabilités encourues à l'égard des personnes transportées et des tiers.

En ce qui concerne les agents non salariés, la durée du temps consacré à la conduite ou au pilotage et aux opérations annexes et les temps de repos font l'objet de dispositions particulières tenant compte des exigences de la sécurité.

Art. 11. — Le temps de travail des agents salariés chargés de la conduite ou du pilotage et des personnels qui leur sont assimilés comprend le temps consacré à la conduite ainsi que, dans des conditions fixées par décret, le temps pendant lequel ils sont à la disposition de l'employeur.

Art. 12. — En vue d'assurer leur sécurité et celle des tiers, l'Etat contrôle ou fait contrôler l'aptitude physique des personnes chargées de la conduite ou du pilotage et favorise le développement d'une politique de prévention de l'inaptitude.

En ce qui concerne les salariés des entreprises de transport ou de location de véhicule industriel avec conducteur ou pilote, l'inaptitude permanente, reconnue médicalement et ne résultant pas d'actes volontaires ou intentionnels de l'intéressé, ouvre droit au bénéfice d'un régime particulier de protection comportant des prestations en espèces ou, le cas échéant, en nature et à une possibilité de réinsertion professionnelle grâce à une formation complémentaire. Ce régime est financé par les cotisations des entreprises et des salariés, géré par leurs représentants et agréé par l'Etat.

Des décrets en Conseil d'Etat précisent les conditions d'application du présent article et instituent, si nécessaire, le régime prévu à l'alinéa précédent.

Art. 13. — Il est créé, dans chaque département, une commission consultative chargée de suivre l'application des dispositions relatives à la sécurité de la conduite et à la durée du travail des agents chargés de la conduite ou du pilotage dans le secteur des transports et relevant d'un établissement situé sur le territoire du département.

Elle est composée paritairement de représentants des organisations syndicales d'employeurs et de salariés et présidée par un inspecteur du travail.

Un décret en Conseil d'Etat précise les attributions de la commission et fixe sa composition et les modalités de son fonctionnement.

CHAPITRE III

DES INFRASTRUCTURES, ÉQUIPEMENTS, MATÉRIELS ET TECHNOLOGIES

Art. 14. — Les choix relatifs aux infrastructures, équipements et matériels de transport et donnant lieu à financement public, en totalité ou partiellement, sont fondés sur l'efficacité économique et sociale de l'opération. Ils tiennent compte des besoins des usagers, des impératifs de sécurité, des objectifs du plan de la Nation et de la politique d'aménagement du territoire, des nécessités de la défense, de l'évolution prévisible des flux de transport nationaux et internationaux, du coût financier et, plus généralement, des coûts économiques réels et des coûts sociaux.

Les grands projets d'infrastructures et les grands choix technologiques sont évalués sur la base de critères homogènes permettant de procéder à des comparaisons à l'intérieur d'un même mode de transport et entre différents modes ou combinaisons de modes. Ces évaluations sont rendues publiques avant l'adoption définitive des projets concernés. Lorsque ces opérations sont réalisées avec le concours de financement publics, un bilan des résultats économiques et sociaux est établi au plus tard cinq ans après leur mise en service. Ce bilan est rendu public.

Dans le cadre des orientations nationales et locales de la planification et de l'aménagement, des schémas directeurs d'infrastructures sont établis respectivement par l'Etat, en concertation avec les régions, et par les collectivités territoriales ou leurs groupements, notamment pour assurer la cohérence à long terme des réseaux définis pour les différents modes de transport et pour fixer les priorités en matière de modernisation, d'adaptation et d'extension des réseaux.

La réalisation, l'aménagement d'une infrastructure peuvent faire l'objet de contrats entre l'Etat et les collectivités locales intéressées.

Des décrets en Conseil d'Etat précisent les infrastructures et les choix technologiques ainsi que les modalités des études prévues au deuxième alinéa du présent article, le domaine d'application et le contenu des schémas directeurs ainsi que les règles de procédure qui leur sont applicables.

Art. 15. — L'autorité compétente, son concessionnaire ou le titulaire de la maîtrise d'ouvrage déléguée sont chargés de réunir les moyens de financement nécessaires à la construction d'infrastructures nouvelles ou à l'aménagement des infrastructures existantes. A ce titre, les contributions éventuelles de personnes publiques et d'usagers sont versées par voie de subvention ou de fonds de concours. Les différentes catégories de bénéficiaires qui, sans être usagers des infrastructures, en retirent un avantage direct ou indirect, peuvent également être appelées à participer à ce financement en vertu de dispositions législatives particulières.

L'autorité compétente fixe également les modalités de financement de l'entretien et du fonctionnement.

L'usage des infrastructures et équipements associés peut donner lieu à perception de taxes, de redevances ou de prix concourant à la réalisation des objectifs généraux de la politique des transports.

CHAPITRE IV

DES INSTITUTIONS

Art. 16. — Un conseil national des transports, des comités régionaux et départementaux des transports sont associés à l'élaboration et à la mise en œuvre de la politique des transports intérieurs dans le domaine de compétence de l'Etat. Ils peuvent être consultés par les autorités de l'Etat sur les questions relatives à l'organisation et au fonctionnement du système de transports et des divers modes qui le composent. Le conseil national des transports est consulté sur les schémas nationaux de développement des transports et d'infrastructures.

Art. 17. — Le conseil national des transports est composé de représentants :

- du Parlement et des collectivités territoriales ;
 - des entreprises qui participent aux opérations de transport ;
 - des syndicats représentatifs au plan national des salariés des transports ;
 - des différentes catégories d'usagers ;
 - de l'Etat,
- et de personnalités désignées en raison de leur compétence.

Les comités régionaux et départementaux sont composés de représentants des entreprises qui participent aux opérations de transport, de leurs salariés et des différentes catégories d'usagers ainsi que des représentants de l'Etat et des personnalités désignées en raison de leur compétence. En outre, la région les départements et les autorités compétentes pour l'organisation des transports urbains sont associés aux travaux du comité régional, dès lors qu'ils en font la demande ; le département et les autorités compétentes pour l'organisation des transports urbains sont associés dans les mêmes conditions aux travaux du comité départemental. Dans ces deux cas, ils peuvent saisir le comité auquel ils participent de questions relevant de leur compétence propre.

Les sanctions, notamment les mesures de radiation prévues par la présente loi, ne peuvent être prononcées qu'après avis d'une commission des sanctions administratives créée au sein du comité régional des transports et présidée par un magistrat de l'ordre administratif ou judiciaire. La procédure devant cette commission revêt un caractère contradictoire.

Un décret en Conseil d'Etat précise la composition de ces organismes et leurs attributions ; il détermine les règles de leur organisation et de leur fonctionnement et les modalités selon lesquelles les entreprises appartenant aux secteurs d'activités qui y sont représentés participent aux frais de leur fonctionnement.

TITRE II

Dispositions particulières aux différents modes de transport.

CHAPITRE I^{er}

DU TRANSPORT FERROVIAIRE

Art. 16. — Il est créé, à compter du 1^{er} janvier 1983, un établissement public industriel et commercial qui prend le nom de « Société nationale des chemins de fer français ». Cet établissement a pour objet d'exploiter, d'aménager et de développer, selon les principes du service public, le réseau ferré national.

Cet établissement est habilité à exercer toutes activités qui se rattachent directement ou indirectement à cette mission. Il peut créer des filiales ou prendre des participations dans des sociétés, groupements ou organismes ayant un objet connexe ou complémentaire. La gestion de ces filiales est autonome au plan financier dans le cadre des objectifs du groupe ; elles ne peuvent notamment pas recevoir les concours financiers de l'Etat prévus au paragraphe II de l'article 24 de la présente loi.

Les modalités de gestion des autres réseaux ferroviaires ouverts au public sont fixées par des textes particuliers.

Art. 19. — Les biens immobiliers dépendant du domaine public ou privé antérieurement concédés à la société anonyme d'économie mixte créée le 31 août 1937 sont remis en dotation à l'établissement public. Les biens immobiliers des autres réseaux de chemins de fer appartenant à l'Etat peuvent être remis en dotation à l'établissement public par décret en Conseil d'Etat, sans préjudice des droits d'exploitation qui auraient pu être accordés antérieurement.

Les biens mobiliers antérieurement concédés à la société anonyme sont attribués en toute propriété et à titre gratuit à l'établissement public.

Les biens mobiliers des autres réseaux de chemins de fer appartenant à l'Etat peuvent être attribués en toute propriété et à titre gratuit à l'établissement public par décret en Conseil d'Etat, sans préjudice des droits d'exploitation qui auraient pu être accordés antérieurement.

Tous les droits et obligations résultant soit des actes ou conventions passés par la société anonyme, soit des participations prises par elle dans des sociétés, groupements ou organismes tiers sont transférés à l'établissement public.

Ces transferts ne donnent lieu ni à indemnité, ni à perception d'impôts, droits, taxes, salaires ou honoraires.

Art. 20. — Les biens immobiliers affectés au service public du transport ferroviaire et aménagés spécialement à cette fin ont le caractère de domaine public.

Sous réserve des dispositions législatives applicables aux ouvrages déclarés d'intérêt général ou d'utilité publique, l'établissement public exerce tous pouvoirs de gestion sur les biens immobiliers qui lui sont remis ou qu'il acquiert ; il peut notamment accorder des autorisations d'occupation, consentir des baux, fixer et encaisser à son profit le montant des redevances, loyers et produits divers.

Il peut procéder à tous travaux de construction ou de démolition. Il assume toutes les obligations du propriétaire. Il agit et défend en justice aux lieux et places de l'Etat.

Les biens immobiliers acquis par l'établissement public le sont au nom de l'Etat. S'ils appartiennent déjà à l'Etat, leur incorporation au domaine géré par l'établissement donne lieu au versement par l'établissement à l'Etat d'une indemnité égale à leur valeur vénale.

Les biens immobiliers utilisés, pour la poursuite de ses missions, par l'établissement peuvent être repris par l'Etat ou cédés à des collectivités territoriales pour des motifs d'utilité publique, moyennant le versement d'une indemnité égale à la valeur de reconstitution.

Les biens immobiliers détenus par l'établissement, qui cessent d'être affectés à la poursuite de ses missions, peuvent recevoir une autre affectation domaniale ou, à défaut, après déclassement, être aliénés par l'établissement public et à son profit ; dans le premier cas, l'Etat ou la collectivité territoriale intéressée verse à l'établissement une indemnité égale à leur valeur vénale.

Le montant des prix ou indemnités ainsi perçus est obligatoirement utilisé pour l'aménagement ou le développement du domaine ferroviaire.

Les modalités d'application du présent article, notamment les conditions juridiques et financières des opérations de déclassement, de changement d'utilisation ou d'aliénation, sont fixées par décret en Conseil d'Etat.

Art. 21. — Le conseil d'administration de l'établissement est composé de dix-huit membres dont :

- sept représentants de l'Etat ;
- cinq membres choisis en raison de leur compétence, dont au moins un représentant des usagers et nommés par décret ;
- six membres, dont un représentant des cadres, élus par les salariés de l'entreprise et de ses filiales ayant un effectif au moins égal à 200.

Le président du conseil d'administration est nommé parmi les membres du conseil, sur proposition de celui-ci, par décret en conseil des ministres.

Un décret en Conseil d'Etat fixe les statuts de l'établissement et détermine les modalités de nomination ou d'élection des membres du conseil d'administration.

Art. 22. — I. — L'organisation des liaisons ferroviaires inscrites au plan régional des transports, établi et tenu à jour par le conseil régional après avis des conseils généraux et des autorités compétentes pour l'organisation des transports urbains, fait l'objet de conventions passées entre la région et la Société nationale des chemins de fer français.

La région est consultée sur les modifications de la consistance générale des services assurés, dans son ressort, par la Société nationale des chemins de fer français.

Toute ouverture ou fermeture de lignes, toute création ou suppression de points d'arrêt sont soumises pour avis à la région, aux départements et aux communes concernées.

II. — A la demande des collectivités régionales intéressées, une commission consultative peut être instituée auprès de chaque direction régionale de l'établissement public. Un décret en Conseil d'Etat précise la composition de cette commission et ses attributions. Il détermine les règles de son organisation et de son fonctionnement. Elle est consultée notamment sur les conséquences des activités de l'établissement sur la vie économique et sociale de la région et peut faire toutes suggestions sur l'exercice et le développement de ces activités.

Art. 23. — La présente loi, notamment en tant qu'elle substitue un établissement public à caractère industriel et commercial à la société anonyme « Société nationale des chemins de fer français », ne porte pas atteinte aux dispositions législatives, réglementaires ou contractuelles régissant les situations des personnels de la société et de ses filiales.

Les règles relatives aux comités de groupe, aux comités d'entreprise et aux comités d'hygiène, de sécurité et des conditions de travail sont applicables de plein droit. Toutefois, en tant que de besoin, des décrets en Conseil d'Etat peuvent fixer les adaptations aux structures spécifiques de l'entreprise, aux nécessités du service public qu'elle a pour mission d'assurer et à l'organisation du groupe qu'elle constitue avec ses filiales.

Art. 24. — I. — La Société nationale des chemins de fer français est dotée de l'autonomie de gestion. Un cahier des charges approuvé par décret en Conseil d'Etat, l'établissement public entendu, fixe ses droits et obligations, les modalités de son fonctionnement, les règles d'harmonisation des conditions d'exploitation prévues à l'article 3, la définition de son équilibre d'exploitation et les conditions d'exécution du service public. Un contrat de plan passé entre l'Etat et la Société nationale des chemins de fer français dans les conditions de la loi n° 82-653 du 29 juillet 1982 portant réforme de la planification détermine les objectifs assignés à l'entreprise et au groupe dans le cadre de la planification nationale et les moyens à mettre en œuvre pour les atteindre.

II. — L'Etat apporte son concours financier au fonctionnement et au développement de la Société nationale des chemins de fer français en raison de la contribution essentielle du transport ferroviaire à la vie économique et sociale de la nation, du rôle qui lui est assigné dans la mise en œuvre du droit au transport et de ses avantages en ce qui concerne la sécurité et l'énergie.

Ce concours tient compte des responsabilités spécifiques confiées à l'entreprise en matière d'infrastructures et des objectifs d'assainissement progressif de sa situation financière. Il l'incite à développer ses activités ainsi qu'à améliorer sa gestion, sa productivité et ses résultats financiers. Ses modalités sont définies notamment par le cahier des charges.

Art. 25. — La Société nationale des chemins de fer français est soumise en matière de gestion financière et comptable aux règles applicables aux entreprises de commerce. Elle tient sa comptabilité conformément au plan comptable général. Elle développe une comptabilité permettant notamment d'apprécier les coûts économiques réels relatifs aux missions qui lui sont confiées respectivement par l'Etat et par les collectivités territoriales. Elle dispose de la faculté de transiger et de conclure des conventions d'arbitrage.

Elle est soumise au contrôle économique, financier et technique de l'Etat dans les conditions déterminées par décrets en Conseil d'Etat.

Art. 26. — Le conseil d'administration de la société anonyme d'économie mixte créée le 31 août 1937 demeure en fonction jusqu'à la réunion du nouveau conseil d'administration ; pendant cette période, les pouvoirs des autres organes dirigeants de la société anonyme d'économie mixte lui sont transférés.

Les règles de gestion et les modalités de contrôle applicables à la société anonyme d'économie mixte restent en vigueur jusqu'à l'intervention des mesures d'application prévues par le présent chapitre.

CHAPITRE II

DES TRANSPORTS URBAINS DE PERSONNES

Art. 27. — Le périmètre de transports urbains comprend le territoire d'une commune ou le ressort territorial d'un établissement public ayant reçu mission d'organiser les transports publics de personnes. Sur demande du maire ou du président de l'établissement public, le représentant de l'Etat constate la création du périmètre, après avis du conseil général dans le cas où le plan départemental est concerné. Cet avis devra intervenir dans un délai maximum fixé par décret.

Dans les départements d'outre-mer, le représentant de l'Etat, sur proposition du maire ou du président de l'établissement public, peut définir un périmètre excluant certaines parties du territoire de la commune.

Le périmètre de transports urbains peut également comprendre le territoire de plusieurs communes adjacentes ayant décidé d'organiser en commun un service de transports publics de personnes. La création et la délimitation de ce périmètre sont fixées par le représentant de l'Etat sur demande des maires des communes concernées après avis du conseil général.

A l'intérieur du périmètre, les dessertes locales des transports publics routiers non urbains de personnes sont créées ou modifiées en accord avec l'autorité compétente pour l'organisation des transports publics urbains.

Art. 28. — Un plan de déplacements urbains est élaboré sur tout ou partie du territoire compris à l'intérieur d'un périmètre de transports urbains, par l'autorité compétente pour l'organisation de ces transports, après avis du ou des conseils municipaux concernés.

Le plan de déplacements urbains définit les principes généraux de l'organisation des transports, de la circulation et du stationnement dans le périmètre de transports urbains. Il a comme objectif une utilisation plus rationnelle de la voiture et assure la bonne insertion des piétons, des véhicules à deux roues et des transports en commun. Il s'accompagne d'une étude des modalités de son financement et de la couverture des coûts d'exploitation des mesures qu'il contient. Il est soumis à enquête publique.

Lorsque le plan est établi pour une seule commune, il est approuvé par le conseil municipal. S'il couvre le territoire de plusieurs communes comprises dans un périmètre de transports urbains, il est approuvé par l'organe délibérant de l'établissement public après accord des conseils municipaux.

Les prescriptions du plan sont mises en œuvre par l'autorité compétente pour l'organisation des transports urbains et par les autorités chargées de la voirie et de la police de la circulation dans le périmètre de transports urbains.

Le contenu, les procédures d'élaboration, de consultation et d'approbation et les conditions de mise en œuvre des plans de déplacements urbains sont précisés par un décret en Conseil d'Etat.

CHAPITRE III

DU TRANSPORT ROUTIER NON-URBAIN DE PERSONNES

Art. 29. — Les transports routiers non urbains de personnes comprennent les catégories suivantes :

- services réguliers publics ;
- services à la demande effectués avec des véhicules dont la capacité dépasse une limite fixée par décret ;
- services privés ;
- services occasionnels publics.

Les services réguliers et les services à la demande sont organisés par le département, à l'exclusion des liaisons d'intérêt régional ou national. Ils sont assurés par le département ou par les entreprises publiques ou privées qui ont passé avec lui une convention à durée déterminée. Ces services sont inscrits au plan départemental qui est établi et tenu à jour par le conseil général après avis des communes concernées. Les périmètres de transports urbains et les services privés sont mentionnés en annexe à ce plan.

Les services réguliers non urbains d'intérêt régional sont inscrits au plan régional, établi et tenu à jour par le conseil régional après avis des conseils généraux et des autorités compétentes pour l'organisation des transports urbains. Les services d'intérêt régional font l'objet de conventions à durée déterminée passées entre la région, les départements concernés et le transporteur.

Les services réguliers non urbains d'intérêt national font l'objet de conventions à durée déterminée entre l'Etat et le transporteur après avis des régions et départements concernés.

Les services privés peuvent être organisés par les collectivités publiques, les entreprises et les associations pour les besoins normaux de leur fonctionnement, notamment pour le transport de leur personnel ou de leurs membres. Ils sont soumis à déclaration auprès du représentant de l'Etat dans le département concerné.

Les services occasionnels sont soumis à autorisation délivrée par le représentant de l'Etat dans le département concerné, dans des conditions fixées par décret en Conseil d'Etat.

Art. 30. — Dans un délai de quatre ans à compter de l'entrée en vigueur des dispositions de l'article 29, tous les transports publics réguliers non urbains de personnes qui ne sont pas exploités directement par l'autorité compétente doivent faire l'objet d'une convention.

Si l'autorité organisatrice décide soit de supprimer ou de modifier de manière substantielle la consistance du service en exploitation, soit de le confier à un autre exploitant, et si elle n'offre pas à l'entreprise des services sensiblement équivalents, elle doit lui verser une indemnité en compensation du dommage éventuellement subi de ce fait.

Si, à l'expiration du délai de quatre ans, la convention n'est pas intervenue du fait de l'autorité organisatrice, l'autorisation antérieurement accordée au transporteur public vaut convention pour une durée maximale de dix ans.

Des contrats de développement peuvent être passés entre l'Etat et les départements pour faciliter la modernisation des réseaux de transports publics non urbains de personnes.

CHAPITRE IV

DU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES

Art. 31. — Le développement du transport routier de marchandises, fondé sur les avantages propres de ce mode et régulé en fonction des besoins de l'économie, nécessite l'augmentation de sa productivité notamment à l'aide de technologies modernes, l'amélioration de la formation et de la qualification professionnelles, le progrès des conditions de travail et de sécurité, la coopération des entreprises entre elles et avec les autres modes de transport.

Les collectivités publiques peuvent favoriser les initiatives prises par les entreprises pour développer leur coopération et promouvoir des technologies ou des équipements améliorant leur productivité et celle du système de transports.

Art. 32. — Les contrats de transport routier de marchandises doivent prévoir, à peine de nullité, l'estimation des temps nécessaires à l'exécution des différentes tâches et les modalités de calcul, d'une part, de la rémunération des transporteurs lorsque les temps alloués sont dépassés du fait de l'expéditeur, du commissionnaire, du destinataire ou de tout autre donneur d'ordre de fait, d'autre part, des pénalités dues par le transporteur lorsque le dépassement est de son fait.

Art. 33. — Le transporteur routier qui a passé un contrat de transport est tenu, soit de l'exécuter lui-même ou à l'aide de ses préposés, soit sous sa responsabilité de le sous-traiter pour tout ou partie à une autre entreprise de transport public, soit de l'assurer en passant un contrat de location avec un loueur de véhicules industriels avec conducteurs, dans les limites fixées par décret en Conseil d'Etat.

Le transporteur routier ne peut recourir à la sous-traitance que s'il a la qualité de commissionnaire de transport ou dans des cas exceptionnels.

Le contrat de sous-traitance est soumis à l'ensemble des règles et conditions applicables au transport public de marchandises. La rémunération du transporteur principal est calculée conformément aux règles applicables aux contrats d'affrètement conclus par les commissionnaires de transport.

La situation des entreprises qui assurent habituellement des transports de marchandises en tant que sous-traitants à la date de la publication de la présente loi et qui ne remplissent pas les conditions requises pour exécuter des opérations de transport public devra être régularisée dans un délai de deux ans à compter de cette date.

Art. 34. — Tout contrat de location d'un véhicule industriel avec conducteur doit comporter des clauses précisant les obligations respectives des parties dans les conditions d'emploi du conducteur et dans l'exécution des opérations de transport. Ce contrat doit assurer la couverture des coûts réels du service rendu dans des conditions normales d'organisation et de productivité.

A défaut de convention écrite définissant les rapports entre les parties au contrat sur les matières mentionnées à l'alinéa précédent, les clauses de contrats types s'appliquent de plein droit. Les contrats types sont établis par décret, après avis des organismes professionnels concernés et du conseil national des transports.

Art. 35. — Le transport public routier de marchandises et les opérations qui lui sont connexes ainsi que la location de véhicules industriels avec conducteurs peuvent, dans des cas et conditions déterminés par décret, faire l'objet de tarifications d'ordre public arrêtées par l'Etat après avis des organisations professionnelles et d'usagers concernées.

Pour les contrats de transport soumis à tarification, cette tarification routière obligatoire tient compte, pour chaque type de transport, de la nature et de l'objet du contrat, des relations assurées ainsi que des caractéristiques et de la quantité des marchandises transportées et, éventuellement, des sujétions particulières du transport.

Art. 36. — Dans le cadre de la politique des transports de marchandises définie par la présente loi, le transport routier public et la location de véhicules industriels destinés au transport de marchandises peuvent être soumis à autorisations en fonction des nécessités économiques et selon les catégories de transport. Ces autorisations sont délivrées à l'entreprise ou à un groupement d'entreprises doté de la personnalité morale en prenant en compte notamment leur capacité de transport, leurs efforts pour améliorer leur productivité et leur respect des dispositions de la présente loi.

Le domaine, les modalités et les délais d'application de ce système d'autorisations sont déterminés par décret en Conseil d'Etat après avis des organisations professionnelles concernées et du conseil national des transports.

Les autorisations délivrées en application des deux alinéas précédents ne peuvent être utilisées que par l'entreprise ou le groupement d'entreprises qui en bénéficient; elles ne peuvent être ni cédées ni louées indépendamment de la totalité du fonds de commerce auquel elles sont attachées.

Les licences de transport ou de location, à durée limitée ou non, détenues par les entreprises de transport ou de location à la date de la mise en œuvre du présent article, vaudront autorisations pour l'application de la présente loi dans des conditions fixées par un décret en Conseil d'Etat.

Art. 37. — Les inscriptions et autorisations prévues aux chapitres III et IV du titre II de la présente loi pourront faire l'objet d'une radiation ou d'un retrait, à titre temporaire ou définitif, en cas de manquements graves ou répétés à la réglementation des transports, du travail ou de la sécurité.

Un décret en Conseil d'Etat définit les modalités d'application du présent article.

Art. 38. — Les groupements professionnels qui participent à l'application de la réglementation des transports routiers de marchandises sont soumis au contrôle financier de l'Etat dans des conditions et selon des modalités déterminées par un décret en Conseil d'Etat après avis du conseil national des transports.

CHAPITRE V

DU TRANSPORT FLUVIAL

Art. 39. — Le transport fluvial fait l'objet d'un schéma de développement qui comprend, d'une part, un schéma directeur des voies navigables établi dans les conditions prévues à l'article 14 de la présente loi et fixant les priorités en matière de restauration, d'adaptation et d'extension du réseau et, d'autre part, les mesures économiques et sociales propres à le faire participer à la réalisation des objectifs de la politique des transports intérieurs.

Art. 40. — Il est institué une chambre nationale de la batellerie artisanale ayant le caractère d'un établissement public et jouant dans le secteur le rôle de chambre de métiers. Elle a pour mission de coordonner l'action de ses membres, de représenter les intérêts généraux de la batellerie artisanale auprès des pouvoirs publics et des agents économiques intéressés au transport fluvial. Elle tient le registre des patrons et compagnons bateliers.

La chambre est administrée par un conseil élu par les patrons et compagnons bateliers inscrits au registre.

Un décret en Conseil d'Etat précise la composition, les attributions et les modalités de fonctionnement de la chambre nationale de la batellerie, détermine les modalités d'élection des membres du conseil d'administration et définit la qualité de patron et de compagnon bateliers.

Art. 41. — L'office national de la navigation contribue à la promotion du transport fluvial et assume, à ce titre, une mission générale d'information. Il est consulté par le ministre chargé des transports et il peut présenter des propositions sur la réglementation applicable à l'organisation de l'affrètement, à la tarification et à la régulation de la cale. Il peut être chargé de gérer les bourses de fret et de participer à la mise en œuvre des dispositions applicables au transport fluvial.

CHAPITRE VI

DU TRANSPORT AÉRIEN

Art. 42. — I. — Au titre I^{er} du livre III du code de l'aviation civile, l'article L. 310-1 est remplacé par les dispositions suivantes :

« Art. L. 310-1. — Le transport aérien consiste à acheminer par aéronef d'un point d'origine à un point de destination des passagers, des marchandises ou de la poste. »

II. — Le chapitre III du titre II du livre III du code de l'aviation civile est remplacé par les dispositions suivantes :

Chapitre III.

Location et affrètement d'aéronefs.

« Art. L. 323-1. — La location d'un aéronef est l'opération par laquelle un bailleur met à la disposition d'un preneur un aéronef sans équipage. »

« L'affrètement d'un aéronef est l'opération par laquelle un frèteur met à la disposition d'un affrèteur un aéronef avec équipage. Sauf convention contraire, l'équipage reste sous la direction du frèteur. »

« Art. L. 323-2. — Toute entreprise frétant un aéronef, à titre professionnel ou contre rémunération, pour une opération de transport est soumise aux lois et règlements applicables au transport aérien public, quelle que soit l'utilisation faite par l'affrèteur de cet aéronef. »

III. — Au titre III du livre III du code de l'aviation civile, les articles L. 330-1 et L. 330-3 sont remplacés par les dispositions suivantes :

« Art. L. 330-1. — Le transport aérien public consiste à acheminer par aéronef, d'un point d'origine à un point de destination, des passagers, des marchandises ou de la poste à titre professionnel ou contre rémunération. »

« Les personnes physiques françaises et les personnes morales ayant leur siège social en France ne peuvent exercer une activité de transport aérien public, soit sur le territoire national, soit à l'étranger au moyen d'aéronefs immatriculés en France, que si elles y ont été autorisées par l'autorité administrative. »

« L'autorisation précise la durée pour laquelle elle est accordée, l'objet du transport, les liaisons ou les zones géographiques que l'entreprise peut desservir et le matériel qu'elle peut exploiter. »

« Un décret en Conseil d'Etat fixe les conditions de délivrance, de modification ou de retrait de l'autorisation. »

« Toutefois, ne relèvent pas du transport aérien public, les transports de passagers effectués sans escale lorsque les points d'origine et de destination sont confondus et lorsque la capacité d'emport de l'aéronef ne dépasse pas une limite fixée par décret en Conseil d'Etat. »

« Art. L. 330-3. — La consistance générale et les conditions de fonctionnement et de financement des services réguliers de transport de personnes entre un point d'origine et un point de destination situés sur le territoire national font l'objet d'une convention entre l'entreprise exploitante et l'Etat ou une collectivité territoriale, une chambre de commerce et d'industrie ou un établissement public intéressés. »

« L'autorisation nécessaire pour effectuer ces services, prévue à l'article L. 330-1, est délivrée sous réserve de la conclusion de cette convention et après consultation des autorités régionales. »

« Un décret en Conseil d'Etat fixe les conditions d'application du présent article. »

IV. — Dans le titre III du livre III du code de l'aviation civile, il est inséré un article L. 330-8 ainsi rédigé :

« Art. L. 330-8. — Les programmes d'exploitation, les programmes généraux d'achat et de location de matériels volants, les conditions de transport et les tarifs des entreprises de transport aérien peuvent être soumis à homologation administrative pour les transports effectués à l'aide d'aéronefs dépassant un certain tonnage. Un décret en Conseil d'Etat fixe les conditions d'application du présent article. »

V. — Sont abrogés le premier alinéa de l'article L. 330-4 du code de l'aviation civile et, dans le deuxième alinéa du même article, les mots : « et, le cas échéant, agréée ».

Art. 43. — Au regard des dispositions de l'article L. 330-1 du code de l'aviation civile, tel qu'il résulte du paragraphe III de l'article 42 ci-dessus, les autorisations ou agréments délivrés antérieurement à l'entrée en vigueur de cet article valent autorisation jusqu'à la conclusion des conventions prévues audit article 42 (art. L. 330-3 du code de l'aviation civile).

TITRE III

Dispositions diverses.

Art. 44. — Sont considérés comme transports intérieurs pour l'application de la présente loi, dès lors que leur régime n'est pas fixé par des traités ou accords internationaux, les transports de personnes et de marchandises entre un point d'origine et un point de destination, situés sur le territoire national.

Les dispositions de la présente loi s'appliquent sans préjudice des obligations découlant du traité instituant la Communauté économique européenne et des autres textes et accords internationaux régulièrement entrés en vigueur.

Les dispositions des chapitres III et IV du titre I^{er} de la présente loi s'appliquent aux transports de marchandises par canalisation. Toutefois, ces dispositions ne s'appliquent pas aux infrastructures, équipements, matériels et technologies intéressant le transport de gaz régi par la loi n° 46-628 du 8 avril 1946 sur la nationalisation de l'électricité et du gaz.

Art. 45. — Sous réserve des dispositions législatives qui leur sont propres, la présente loi s'applique aux départements d'outre-mer, à l'exception du chapitre V du titre II.

Art. 46. — L'adaptation des dispositions de l'article 7, du chapitre IV du titre I^{er} et des chapitres II et III du titre II de la présente loi à la région d'Ile-de-France fera l'objet de dispositions législatives spéciales.

Art. 47. — L'adaptation des dispositions de la présente loi au cas des remontées mécaniques fera l'objet de dispositions législatives spéciales dans le cadre de la loi d'orientation de la politique de la montagne.

Art. 48. — Par dérogation à l'article 44 ci-dessus, sont considérées comme transports intérieurs pour l'application de la présente loi aux transports maritimes, les navigations réservées telles que définies aux articles 257-1 et 258-1 du code des douanes.

Pour les marins exerçant les navigations visées à l'alinéa précédent, les règles relatives aux conditions, à la durée et à la sécurité du travail demeurent définies par le code du travail maritime et la loi n° 67-405 du 20 mai 1967 sur la sauvegarde de la vie humaine en mer et la sécurité à bord des navires ainsi que les textes pris pour leur application.

Les attributions consultatives dévolues par la présente loi au conseil national des transports sont, pour le transport maritime, exercées par le conseil supérieur de la marine marchande, en liaison avec le conseil national des transports.

Les textes d'application du chapitre I^{er} du titre I^{er} de la présente loi, lorsqu'ils concernent le transport maritime, sont pris après consultation du conseil supérieur de la marine marchande.

Art. 49. — Sont abrogées toutes dispositions contraires à la présente loi, en tant qu'elles concernent le transport intérieur, notamment :

— le titre I^{er} et le chapitre II du titre II du décret du 12 novembre 1938 relatif à la coordination du transport et au statut des bateliers ;

— les articles 19 à 24 de la loi du 22 mars 1941 sur l'exploitation réglementée des voies navigables et la coordination des transports par fer et par navigation intérieure ;

— l'article 72 de la loi n° 46-854 du 27 avril 1946 portant ouverture et annulation de crédits pour l'exercice 1946 ;

— les articles 1^{er} à 4 et 9 à 12 de la loi n° 47-1684 du 3 septembre 1947 rétablissant et réglementant le Conseil supérieur des transports ;

— les articles 5, 6, 7 et 8 de la loi n° 49-874 du 5 juillet 1949 relative à diverses dispositions d'ordre économique et financier ;

— l'article 90 de la loi n° 50-928 du 8 août 1950 relative aux dépenses de fonctionnement des services civils pour l'exercice 1950 et à diverses dispositions d'ordre financier ;

— les articles 22, 23, 24 et 26 de la loi de finances (n° 52-401 du 14 avril 1952) pour l'exercice 1952 ;

— l'article 7 de la loi n° 79-475 du 19 juin 1979 relative aux transports publics d'intérêt local.

Ces abrogations prendront effet à mesure qu'entreront en vigueur les dispositions qui leur sont substituées.

La présente loi sera exécutée comme loi de l'Etat.

Fait à Paris, le 30 décembre 1982.

FRANÇOIS MITTERRAND.

Par le Président de la République :

Le Premier ministre,
PIERRE MAUROY.

Le ministre d'Etat,
ministre de l'intérieur et de la décentralisation,
GASTON DÉFFERRE.

Le ministre d'Etat, ministre du commerce extérieur,
MICHEL JOBERT.

Le ministre d'Etat, ministre des transports,
CHARLES FITERMAN.

Le ministre d'Etat, ministre du Plan
et de l'aménagement du territoire,
MICHEL ROCARD.

Le ministre d'Etat,
ministre de la recherche et de l'industrie,
JEAN-PIERRE CHEVÈNEMENT.

Le ministre des affaires sociales
et de la solidarité nationale,
PIERRE BÉRÉGOVOY.

Le garde des sceaux, ministre de la justice,
ROBERT BADINTER.

Le ministre délégué auprès du ministre des relations
extérieures, chargé des affaires européennes,
ANDRÉ CHANDERNAGOR.

Le ministre de l'économie et des finances,
JACQUES DELORS.

Le ministre délégué auprès du ministre de l'économie
et des finances, chargé du budget,
LAURENT FARIUS.

Le ministre de l'éducation nationale,
ALAIN SAVARY.

Le ministre délégué aux affaires sociales,
chargé du travail,
JEAN AUBOUX.

Le ministre du temps libre,
ANDRÉ HENRY.

Le ministre de l'urbanisme et du logement,
ROGER QUELLIOT.

Le ministre de la mer,
LOUIS LE PENNEC.

Le ministre de la consommation,
CATHERINE LALUMIÈRE.

DÉCRETS, ARRÊTÉS ET CIRCULAIRES

MINISTÈRE DES TRANSPORTS

Décret portant nomination
du président du conseil d'administration d'Aéroport de Paris.

Le Président de la République,

Sur le rapport du Premier ministre et du ministre d'Etat,
ministre des transports.

Vu le code de l'aviation civile, et notamment les articles L. 251-1,
L. 252-1, R. 252-1 et R. 252-8 ;

Vu le décret du 30 décembre 1982 portant nomination des
membres du conseil d'administration d'Aéroport de Paris ;

Le conseil des ministres entendu,

Décète :

Art. 1^{er}. — M. Pierre Marion est nommé président du conseil
d'administration d'Aéroport de Paris.

Son mandat expirera le 31 décembre 1985.

Art. 2. — Le Premier ministre et le ministre d'Etat, ministre des
transports, sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de
l'exécution du présent décret, qui sera publié au *Journal officiel*
de la République française.

Fait à Paris, le 30 décembre 1982.

FRANÇOIS MITTERRAND.

Par le Président de la République :

Le Premier ministre,
PIERRE MAUROY.

Le ministre d'Etat, ministre des transports,
CHARLES FITERMAN.

MINISTÈRE DES AFFAIRES SOCIALES ET DE LA SOLIDARITÉ NATIONALE

Décret n° 82-1154 du 30 décembre 1982 relatif au régime
d'assurance vieillesse complémentaire des médecins.

Le Premier ministre,

Sur le rapport du ministre des affaires sociales et de la
solidarité nationale et du ministre délégué auprès du ministre
de l'économie et des finances, chargé du budget,

Vu le livre VIII, titre I^{er}, du code de la sécurité sociale, et
notamment l'article L. 658 ;

Vu le décret n° 49-579 du 22 avril 1949 relatif au régime
d'assurance vieillesse complémentaire des médecins, et notam-
ment l'article 5 ;

Vu les délibérations du conseil d'administration de la section
professionnelle des médecins dite Caisse autonome de retraite
des médecins français en date du 25 avril 1982 et du 22 novem-
bre 1982 ;

Vu la demande du conseil d'administration de la caisse natio-
nale d'assurance vieillesse des professions libérales.

Décète :

Art. 1^{er}. — L'article 2 du décret du 22 avril 1949 susvisé est
remplacé par les dispositions suivantes :

Article 2.

La cotisation est composée de deux parts :

Une part forfaitaire ;

Une part proportionnelle assise sur la partie du revenu pro-
fessionnel net provenant de l'activité médicale libérale comprise
entre un minimum et un maximum fixés dans les conditions
prévues par les statuts mentionnés à l'article 5.

Le montant de la part forfaitaire et le taux de la part pro-
portionnelle sont fixés par décret rendu sur le rapport du
ministre chargé de la sécurité sociale et du ministre chargé
du budget, sur proposition du conseil d'administration de la
section professionnelle des médecins.

ANNEXE 4

COMMENTAIRE

Cette annexe est constituée du texte intégral du Règlement (CEE) N° 3577/92 du Conseil du 7 Décembre 1992 concernant l'application du principe de la libre circulation des services aux transports maritimes à l'intérieur des Etats membres (cabotage maritime).

L'article 5 nous paraît particulièrement important, car il illustre la force contraignante de ce règlement. En effet, cet article permet à un Etat membre dont le marché intérieur des transports est "gravement" perturbé par la libéralisation du cabotage, de demander à la Commission de bénéficier de mesures d'exclusion de la zone concernée du champs d'application du règlement, **la durée d'une telle exclusion n'excédant pas douze mois.** Donc, en dehors du cas de la Grèce, qui est "exclue du champs d'application du règlement pour des raisons de cohésion socio-économique", tout Etat membre, donc la France, ne disposera au maximum que de douze mois à partir du 01/01/1999, à condition que la commission statue dans ce sens, pour tenter de donner à sa flotte les moyens de résister à la concurrence communautaire.

C'est pourquoi les arguments en faveur d'une intervention publique immédiate destinée à protéger le marché français ne sont pas dénués de fondement, même si cette intervention est critiquable dans les modalités de son financement.

RÈGLEMENT (CEE) N° 3577/92 DU CONSEIL

du 7 décembre 1992

concernant l'application du principe de la libre circulation des services aux transports maritimes à l'intérieur des États membres (cabotage maritime)

LE CONSEIL DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES,

vu le traité instituant la Communauté économique européenne, et notamment son article 84 paragraphe 2,

vu la proposition modifiée de la Commission (1),

vu les avis du Parlement européen (2),

vu l'avis du Comité économique et social (3),

considérant que, le 12 juin 1992, le Parlement européen a adopté sa résolution sur la libéralisation du cabotage maritime et les conséquences économiques et sociales ;

considérant que, selon l'article 61 du traité, la libre circulation des services en matière de transports maritimes est régie par les dispositions du titre relatif aux transports ;

considérant que l'abolition des restrictions à la prestation des services de transport maritime à l'intérieur des États membres est nécessaire à la création du marché intérieur ; que le marché intérieur comporte un espace dans lequel la libre circulation des marchandises, des personnes, des services et des capitaux est assurée ;

considérant que, de ce fait, la libre prestation des services devrait s'appliquer aux transports maritimes à l'intérieur des États membres ;

considérant que les bénéficiaires de cette liberté devraient être des armateurs communautaires exploitant des navires immatriculés dans un État membre et battant pavillon de cet État membre, que ce dernier ait ou non un littoral ;

considérant que cette liberté sera étendue aux navires également immatriculés dans le registre Euros dès que ce registre aura été approuvé ;

considérant que, en vue d'éviter une distorsion de la concurrence, les armateurs communautaires bénéficiant de la libre prestation des services de cabotage devraient remplir toutes les conditions requises pour pratiquer le cabotage dans l'État membre dans lequel leurs navires sont immatriculés ; que les armateurs communautaires exploitant des navires immatriculés dans un État membre qui n'ont pas le droit de pratiquer le cabotage dans cet État devraient néanmoins bénéficier du présent règlement au cours d'une période transitoire ;

considérant que la mise en œuvre de cette liberté devrait être progressive et ne pas suivre nécessairement un modèle uniforme pour tous les services concernés, compte tenu de la nature de certains services spécifiques et de

l'étendue des efforts que certaines économies de la Communauté présentant des différences de développement devront supporter ;

considérant que l'introduction de la notion de service public, assortie de certains droits et obligations pour les armateurs concernés, peut se justifier afin d'assurer la suffisance des services de transport régulier à destination et en provenance d'îles ainsi qu'entre des îles, à condition qu'il n'y ait aucune discrimination fondée sur la nationalité ou la résidence ;

considérant qu'il conviendrait d'adopter des dispositions afin que des mesures de sauvegarde puissent être prises en ce qui concerne les marchés des transports maritimes touchés par une perturbation grave ou en cas d'urgence ; que, à cet effet, il y aurait lieu d'introduire des procédures appropriées de prise de décision ;

considérant que, en vue de la nécessité d'assurer le bon fonctionnement du marché intérieur et en vue des adaptations éventuelles à réaliser à la lumière de l'expérience, la Commission devrait présenter un rapport sur la mise en œuvre du présent règlement et présenter, le cas échéant, des propositions supplémentaires,

A ARRÊTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT :

Article premier

1. À partir du 1^{er} janvier 1993, la libre prestation des services de transport maritime à l'intérieur d'un État membre (cabotage maritime) s'applique aux armateurs communautaires exploitant des navires immatriculés dans un État membre et battant pavillon de cet État membre, sous réserve que ces navires remplissent toutes les conditions requises pour être admis au cabotage dans cet État membre, y compris les navires immatriculés dans le registre Euros dès que ce registre aura été approuvé par le Conseil.

2. Par dérogation, l'application de la disposition du paragraphe 1 prévoyant que les navires doivent remplir toutes les conditions requises pour être admis au cabotage dans l'État membre où ils sont immatriculés à cette date est temporairement suspendue jusqu'au 31 décembre 1996.

Article 2

Aux fins du présent règlement, on entend par :

1) « services de transport maritime à l'intérieur d'un État membre (cabotage maritime) » : les services normalement fournis contre rémunération et comprenant notamment :

(1) JO n° C 73 du 19. 3. 1991, p. 27.

(2) JO n° C 295 du 16. 11. 1990, p. 687. Avis rendu le 20 novembre 1992 (non encore paru au Journal officiel).

(3) JO n° C 56 du 7. 3. 1990, p. 70.

- a) « le cabotage continental » : le transport par mer de passagers ou de marchandises entre des ports situés sur la partie continentale ou sur le territoire principal d'un seul et même État membre sans escale dans des îles ;
- b) « les services d'approvisionnement *off shore* » : le transport par mer de passagers ou de marchandises entre tout port d'un État membre et les installations ou structures situées sur le plateau continental de cet État membre ;
- c) « le cabotage avec les îles » : le transport par mer de passagers ou de marchandises entre :
- des ports situés sur la partie continentale et sur une ou plusieurs des îles d'un seul et même État membre,
 - des ports situés sur les îles d'un seul et même État membre ;
- Ceuta et Melilla sont traitées de la même manière que les ports des îles ;

2) « armateurs communautaires » :

- a) les ressortissants d'un État membre établis dans un État membre conformément à la législation de celui-ci et exerçant des activités de transport maritime ;
- b) les compagnies de navigation établies conformément à la législation d'un État membre, dont le principal établissement est situé dans un État membre et dont le contrôle effectif est exercé dans cet État membre
- ou
- c) les ressortissants d'un État membre établis en dehors de la Communauté ou les compagnies de navigation établies en dehors de la Communauté et contrôlées par des ressortissants d'un État membre, si leurs navires sont immatriculés dans un État membre et battent pavillon de cet État membre conformément à sa législation ;
- 3) « contrat de service public » : un contrat conclu entre les autorités compétentes d'un État membre et un armateur communautaire dans le but de fournir au public des services de transport suffisants.

Un contrat de service public peut en particulier porter sur :

- des services de transport répondant à des normes fixées de continuité, de régularité, de capacité et de qualité,
 - des services de transport complémentaires,
 - des services de transport à des prix et des conditions déterminés, notamment pour certaines catégories de voyageurs ou pour certaines liaisons,
 - des adaptations des services aux besoins effectifs ;
- 4) « obligations de service public » : les obligations que, s'il considérait son propre intérêt commercial, l'armateur communautaire en question n'assumerait pas ou

n'assumerait pas dans la même mesure ni dans les mêmes conditions ;

5) « perturbation grave du marché intérieur des transports » : l'apparition sur le marché de problèmes spécifiques à ce marché :

- de nature à entraîner un excédent grave, susceptible de persister, de l'offre par rapport à la demande,
 - dus aux activités de cabotage maritime ou aggravés par celles-ci
- et
- impliquant une menace sérieuse pour l'équilibre financier et la survie d'un nombre important d'armateurs communautaires,

à condition que les prévisions à court et à moyen terme sur le marché considéré n'indiquent pas d'améliorations substantielles et durables.

Article 3

1. Pour les navires pratiquant le cabotage continental et les navires de croisière, toutes les questions relatives à l'équipage relèvent de la responsabilité de l'État dans lequel le navire est immatriculé (État du pavillon), à l'exception des navires jaugeant moins de 650 tonnes brutes qui peuvent se voir appliquer les conditions de l'État d'accueil.

2. Pour les navires pratiquant le cabotage avec les îles, toutes les questions relatives à l'équipage relèvent de la responsabilité de l'État dans lequel le navire effectue un service de transport maritime (État d'accueil).

3. Toutefois, pour les navires de transport de marchandises jaugeant plus de 650 tonnes brutes et pratiquant le cabotage avec les îles, lorsque le voyage concerné suit ou précède un voyage à destination d'un autre État ou à partir d'un autre État, toutes les questions relatives à l'équipage relèveront, à partir du 1^{er} janvier 1999, de la responsabilité de l'État dans lequel le navire est immatriculé (État du pavillon).

4. La Commission consacre un examen approfondi aux conséquences économiques et sociales de la libéralisation du cabotage avec les îles et présente un rapport au Conseil avant le 1^{er} janvier 1997 au plus tard.

Sur la base de ce rapport, la Commission présente au Conseil une proposition qui peut prévoir des adaptations des dispositions prévues aux paragraphes 2 et 3 concernant la nationalité de l'équipage, afin que le régime définitif soit approuvé par le Conseil en temps utile et avant le 1^{er} janvier 1999.

Article 4

1. Un État membre peut conclure des contrats de service public avec des compagnies de navigation qui participent à des services réguliers à destination et en provenance d'îles ainsi qu'entre des îles ou leur imposer des obligations de service public en tant que condition à la prestation de services de cabotage.

Lorsqu'un État membre conclut des contrats de service public ou impose des obligations de service public, il le fait sur une base non discriminatoire à l'égard de tous les armateurs communautaires.

2. S'ils imposent des obligations de service public, les États membres s'en tiennent à des exigences concernant les ports à desservir, la régularité, la continuité, la fréquence, la capacité à prester le service, les tarifs pratiqués et l'équipage du navire.

Toute compensation due, le cas échéant, en contrepartie d'obligations de service public doit être versée à tous les armateurs communautaires.

3. Les contrats de service public existants peuvent rester en vigueur jusqu'à leur date d'expiration.

Article 5

1. En cas de perturbation grave du marché intérieur des transports due à la libéralisation du cabotage, un État membre peut demander à la Commission d'adopter des mesures de sauvegarde.

Après avoir consulté les autres États membres, la Commission statue, le cas échéant, sur les mesures de sauvegarde nécessaires dans un délai de trente jours ouvrables à compter de la réception de la demande correspondante d'un État membre. Ces mesures peuvent comporter l'exclusion temporaire de la zone concernée du champ d'application du présent règlement, la durée d'une telle exclusion n'excédant pas douze mois.

La Commission communique au Conseil et aux États membres toute décision qu'elle prend concernant des mesures de sauvegarde.

Si, à l'issue d'une période de trente jours ouvrables, la Commission n'a pris aucune décision sur cette question, l'État membre concerné est en droit d'appliquer les mesures demandées jusqu'à ce que la Commission ait statué.

Cependant, en cas d'urgence, les États membres peuvent adopter unilatéralement les mesures provisoires appropriées, qui peuvent rester en vigueur pendant une période maximale de trois mois. Dans un tel cas, ils doivent informer immédiatement la Commission de l'adoption de telles mesures. La Commission peut abroger les mesures ou les confirmer avec ou sans modification jusqu'à ce qu'elle prenne sa décision définitive conformément au deuxième alinéa.

2. La Commission peut également adopter des mesures de sauvegarde de sa propre initiative, après avoir consulté les États membres.

Article 6

1. Par dérogation, les services maritimes suivants effectués dans la Méditerranée et le long de la côte de l'Espagne, du Portugal et de la France sont temporairement exemptés de l'application du présent règlement :

- les croisières, jusqu'au 1^{er} janvier 1995,
- le transport de marchandises stratégiques (pétrole, produits pétroliers et eau potable), jusqu'au 1^{er} janvier 1997,
- les services effectués par des navires jaugeant moins de 650 tonnes brutes, jusqu'au 1^{er} janvier 1998,
- les services réguliers de transport de passagers et de transport par transbordeur, jusqu'au 1^{er} janvier 1999.

2. Par dérogation, le cabotage avec les îles de la Méditerranée et le cabotage concernant les archipels des Canaries, des Açores et de Madère, ainsi que Ceuta et Melilla, les îles françaises le long de la côte atlantique et les départements français d'outre-mer sont temporairement exemptés de l'application du présent règlement jusqu'au 1^{er} janvier 1999.

3. Pour des raisons de cohésion socio-économique, la dérogation visée au paragraphe 2 est prorogée, en ce qui concerne la Grèce, jusqu'au 1^{er} janvier 2004 pour les services réguliers de transport de passagers et de transport par transbordeur, ainsi que pour les services effectués par des navires jaugeant moins de 650 tonnes brutes.

Article 7

L'article 62 du traité est applicable aux questions couvertes par le présent règlement.

Article 8

Sans préjudice des dispositions du traité concernant le droit d'établissement et de celles du présent règlement, une personne assurant un service de transport maritime peut, à cette fin, exercer son activité à titre temporaire dans l'État membre dans lequel le service est assuré aux mêmes conditions que celles qui sont imposées par cet État à ses propres ressortissants.

Article 9

Avant d'adopter les dispositions législatives, réglementaires ou administratives en application du présent règlement, les États membres consultent la Commission. Ils l'informent de toute mesure ainsi adoptée.

Article 10

Avant le 1^{er} janvier 1995, puis tous les deux ans, la Commission présente au Conseil un rapport sur l'application du présent règlement ainsi que, le cas échéant, toute proposition nécessaire.

Article 11

Le présent règlement entre en vigueur le 1^{er} janvier 1993.

Le présent règlement est obligatoire dans tous ses éléments et directement applicable dans tout État membre.

Fait à Bruxelles, le 7 décembre 1992.

Par le Conseil

Le président

J. MacGREGOR

BIBLIOGRAPHIE

- Études du marché des navires rapides. CGM. Septembre 1992, modifiée en Janvier 1993.
- Séminaire de Recherche collective 1991-1992 : "Les Navires à Grande Vitesse" dirigé par Mr Tourret
- Cruise and ferry : "Conférence papers and speakers profiles" 1991
- Rapport de synthèse sur l'évaluation du programme MENTOR (22/01/1993).
- L'offre mondiale des bateaux rapides .Organisation Claude Sicard.Tome I . 1986, IFREMER .
- Journal officiel de la république française p. 4004 du 31 Décembre 1982. Loi n°82-1153 du 30 Décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs.
- SNCM, "Rapport de gestion présenté par le conseil d'administration. Exercice 1992."
- FDES Octobre 1992 "Navire rapide de transport de passagers"
- "La Construction Navale", Septembre 1992. Chambre Syndicale des Constructeurs de Navires.
- "La recherche en transport maritime au Japon depuis 1989", mission interministérielle de la mer (08/04/1992)
- Sea Service International A/S, Shipbrokers and consultants in fast ferries and passenger vessels : "Market report - January 1992"
- Journal Officiel des Communautés européennes; Règlement (CEE) N° 3577/92 du Conseil du 7 décembre 1992 concernant l'application du principe de la libre circulation des services aux transports maritimes à l'intérieur des Etats membres (cabotage maritime)
- Journal de la marine marchande du 18/10/1991 P.2565. Article intitulé : "Liaison Nice-Calvi par hydrofoil : une illusion perdue" R. de Renty.
- Annuaire de la marine marchande 1992, CCAF.
- "Libération", supplément "Euréka", du 16/12/1992, article intitulé "Les TGV des mer auront-ils des ailes?" par Vincent Tardieu.
- L'Union Européenne, les Traités de Rome et de Maastricht, textes comparés. La Documentation Française.
- Rapport d'étude concernant la navigation au bornage. M de Rango, Inspecteur Général de l'Equipement. Conseil Général des Ponts et Chaussées.

Nous tenons à exprimer nos plus sincères remerciements au personnel du Service d'Économie Maritime de l'IFREMER, dirigé par Joseph Catanzano, qui, malgré une disponibilité réduite, nous a permis d'effectuer cette étude dans d'excellentes conditions de travail, comprenant notamment une étude de terrain qui s'est avérée très profitable. Au sein de ce service, Philippe Paquette a été notre interlocuteur le plus fréquent, nous tenons à le remercier plus particulièrement.

Au sein de l'IFREMER, les personnes suivantes nous ont également grandement aidé dans nos recherches, et nous les en remercions vivement : Mme Penez, Mr Bineau, Mr Célerier et Mr Richer de Forges.

Au cours de nos recherches, les personnes suivantes nous ont également témoigné un grand intérêt, et nous ont fournis de précieux renseignements :

- Mr Garguet, Chantiers de l'Atlantique
- Mr Fournier, Ateliers Chantiers du Havre
- Mr Nègre, Emeraud Lines
- Mr Larramendy, Navix Atlantique
- Mr Maquin, Régie Départementale des Passages d'Eaux de la Vendée
- Mr Monfort, Compagnie des Vedettes de l'Odet
- Mr Joassard, Chantiers navals OCEA
- Mr Pichou, chef de bureau-Entreprises maritimes publiques-,
Secrétariat d'État à la mer
- M Hyvernât, IETM

SOMMAIRE

AVANT-PROPOS.....	1
INTRODUCTION.....	2
PREMIERE PARTIE: LA DIFFICILE ADEQUATION DE L'OFFRE A LA DEMANDE.....	4
1) LES SPECIFICITES TECHNIQUES DES NAVIRES A GRANDE VITESSE	
A) PRESENTATION DES DIFFERENTS TYPES DE NAVIRES A GRANDE VITESSE EXISTANTS.....	5
B) L'IMPORTANCE DE LA "TENUE A LA MER".....	9
2) L'APPORT QUE CONSTITUE POUR UN ARMATEUR L'ACQUISITION D'UN NGV.....	12
A) LES RAISONS DE LA MISE EN SERVICE DE L'"AMPORELLE" SUR LA LIGNE "LA FROMENTINE-ILE D'YEU".....	13
B) RECETTES D'EXPLOITATION ET COUTS D'UN NGV.....	17
DEUXIEME PARTIE: LE CADRE INSTITUTIONNEL EST-IL ADAPTE AU DEVELOPPEMENT DES NGV EN FRANCE?.....	21
1) LE SERVICE PUBLIC ET SON FINANCEMENT	
A) LE MARCHE EST REGLEMENTE PAR LA LOTI.....	21
B) CONSEQUENCES SUR LE FINANCEMENT DES INVESTISSEMENTS..	24
2) L'OPPORTUNITE D'UN INVESTISSEMENT EN NGV POUR LA SNCM.....	27
A) SITUATION ACTUELLE DE LA SNCM.....	27
B)LE CHOIX TECHNIQUE,LIMITES COMMERCIALES ET FINANCIERES..	28
C) LES EFFETS DE LA LIBERALISATION DU CABOTAGE EUROPEEN....	32
CONCLUSION.....	36
ANNEXES.....	37
BIBLIOGRAPHIE.....	69