

**GROUPE INTERDISCIPLINAIRE DE RÉFLEXION
SUR LES TRAVERSÉES SUD-ALPINES ET L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE MARALPIN**

Association Loi de 1901 enregistrée au J.O. du 13 mars 1996
Agréée pour la protection de l'environnement pour la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur (Arrêté préfectoral PACA n° 2004-277 du 9 septembre 2004)
Membre de la Mission Opérationnelle Transfrontalière (DATAR)

SECRÉTARIAT : Jacques Molinari 49 avenue Cernuschi - F - 06500 MENTON
Tél/Fax : 33 (0)4 93 35 35 17 - Courriel : gir.maralpin@wanadoo.fr ; Internet : www.gir-maralpin.org

Les autoroutes de la mer en Méditerranée État de la situation en mars 2007¹

Répondant à l'invitation de la Chambre de Commerce et d'Industrie Nice Côte d'Azur (CCINCA), le Dott. Alberto Cappato, Secrétaire général de l'*Istituto Internazionale delle Comunicazioni* de Gênes, a présenté le 26 mars 2007 à Nice devant l'assemblée générale de cette dernière, une communication intitulée "*Les Autoroutes de la Mer*", communication dont la présentation diaporama figure par ailleurs.

C'est à partir de ce document aimablement confié par son Auteur, ainsi que quelques autres sources, qu'a été esquissé un état de situation destiné à éclairer une étude que mène par ailleurs le GIR Maralpin sur la problématique de la LGV-Paca, état dont il est extrait et que l'on retrouvera reproduit ci-dessous et auquel on voudra bien pardonner le caractère inévitablement sommaire.

(a) Définition européenne

"Le réseau transeuropéen des autoroutes de la mer vise à concentrer les flux de fret sur des itinéraires maritimes à vocation logistique, de manière à améliorer les liaisons maritimes existantes qui sont viables, régulières et fréquentes pour le transport de marchandises entre États membres ou à en établir de nouvelles, afin de réduire la congestion routière et/ou améliorer la desserte des États et des régions périphériques et insulaires. Les autoroutes de la mer ne devraient pas exclure le transport combiné de personnes et de marchandises, à condition que le fret soit prédominant".

[Décision n° 884/2004/EC Parlement Européen et du Conseil - 29 avril 2004 - Article 12 bis Autoroutes de la mer]

(b) Le contexte institutionnel européen

Lancé avec le Livre blanc de la Commission Européenne "*The European transports policy until 2010 : time to decide*" et le Plan Général des Transports et de la Logistique (PGTL) [06/2003], le développement des Autoroutes de la Mer devient un objectif stratégique pour améliorer les communications tant au niveau national qu'international.

Après rapport en ce sens du Groupe de haut niveau (Van Miert) [11/2003], décision du Conseil Européen et approbation du Parlement Européen [04/2004], les Autoroutes de la Mer deviennent Projet prioritaire du Réseau transeuropéen de transport (RTE-T alias TEN-T).

¹ Extrait du Cahier technique ferroviaire du GIR Maralpin intitulé "*Traversée et desserte de la Côte d'Azur par la ligne nouvelle TGV-Paca - B. Les fondements d'une prise de décision motivée*" ; juin 2007

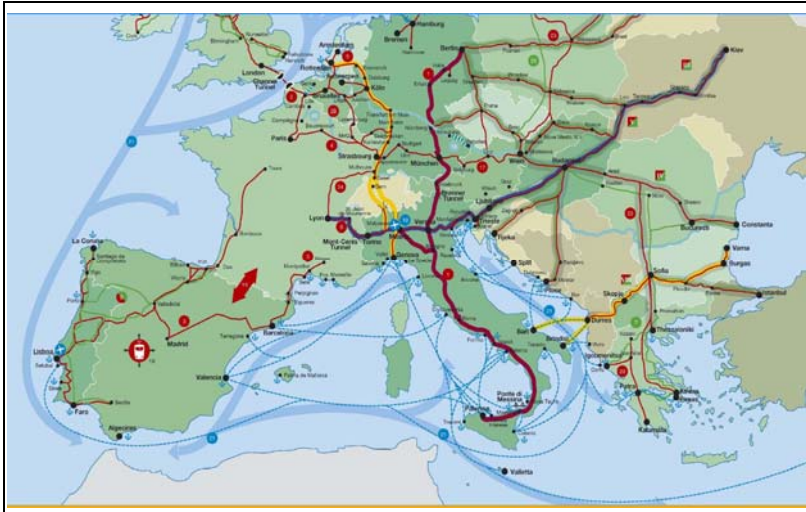


Planche 1

Les corridors du réseau
REN-T (TEN-T)
Les Autoroutes de la Mer
[Projet n.21]
[Cappato (2007)]

(c) La mise en place institutionnelle italienne

Dans le même temps est créée en Italie, sous la double tutelle des ministères de l'économie et de celui des transports, la *Rete Autostrade Mediterranee S.p.A.*, société anonyme pour le Développement des Autoroutes de la Mer (RAM), ayant pour mission de promouvoir et de soutenir la réalisation du "Programme Autoroutes de la Mer" et visant à la création d'un système intégré de transport.

Parmi les objectifs qui régissent la Convention liant la RAM à l'Etat italien figurent notamment :

- Elaboration du Plan national des Autoroutes de la Mer ;
- Coordination de sa mise en place et de son suivi avec les partenaires publics et privés ;
- Promotion des projets au niveau national et communautaire ;
- Promotion des actions de recherche des partenaires entrepreneuriaux et financiers.

La RAM regroupe les compétences pour réaliser les programmes mentionnés et pour supporter le développement d'accords bilatéraux/multilatéraux entre l'Italie et les Pays partenaires de la Méditerranée.

(d) La situation actuelle en Méditerranée occidentale

Dans la présentation qu'il en a faite en mars 2007 devant la CCINCA, Alberto Cappato recense 161 lignes en service entre l'Italie et les Pays de la Méditerranée mais 1 seule ligne entre Italie et France (Toulon-Civitavecchia). Pour les données concernant l'Italie, au cours des cinq dernières années, le trafic des poids lourds a presque doublé mais la capacité offerte sur les lignes a également doublé, ce qui signifie à la fois que les navires travaillent à mi-charge [cf. *Planche 2*] mais aussi, qu'avec l'investissement existant, le trafic pourrait largement croître dans la mesure où l'offre répondrait aux attentes de la clientèle potentielle, ce qui n'est pas le cas notamment en raison des temps d'attente, lequel ne peut être réduit que par l'augmentation de la fréquence de desserte.

L'évolution en terme de capacité et de trafic effectif

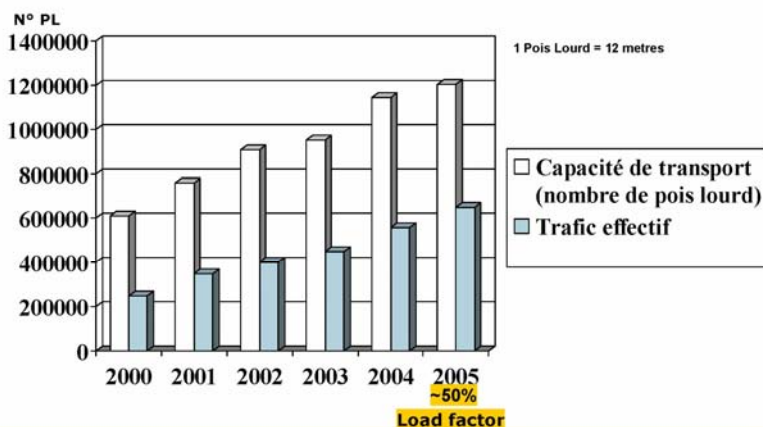


Planche 2

Autoroutes de la Mer du
réseau RAM
Évolution 2000-2005 du
facteur de charge sur
l'ensemble des services
offerts
[Cappato (2007)]

Ces résultats sont d'autant plus décevants que, comme s'attache à le montrer la RAM, l'alternative maritime est intéressante au niveau des coûts et que, de surcroît, la législation italienne (Loi n° 265/2002) prévoit, par l'entremise de la RAM, la possibilité d'encourager les transporteurs substituant la voie maritime à la voie routière par un "écobonus" de 20 % à 30 % du montant de la traversée.

(e) Les deux liaisons maritimes ressortissant à l'arc méditerranéen français

Les deux seules liaisons participant du report modal sur l'arc méditerranéen français sont Barcelone-Gênes et Toulon-Civitavecchia.

La pertinence de ces liaisons est attestée par les tableaux comparatifs établis à leur sujet par la RAM et portés par ses soins à la connaissance des transporteurs.

	Barcelone – Genova		Toulon - Civitavecchia	
	Voie terrestre	Voie maritime	Voie terrestre	Voie maritime
Distance	855 Km	671 Km	761 Km	435 Km
Durée moy. de trajet	10 h 38	18 h	10 h 45	14 h 30
Coût péages	155 €		115 €	
Coût kilométrique ^(a)	553 €		216 €	
Coût carburant	120 €		240 €	
Coût traversée		617 € [436 €]		370 € [320 € ^(c)]
Coût total ^(b)	828 €	617 € [436 €]	571 €	370 € [320 € ^(c)]

^(a) amortissement, taxes, pneumatiques, etc.

^(b) Ces coûts sont établis pour des poids lourds à 4 essieux

^(c) Pour une traversée à vide

Avec des services assurés selon des fréquences hebdomadaires de 5 pour Barcelone – Gênes et de 3 pour Toulon – Civitavecchia, et des durées de traversée largement supérieures à celles du parcours routier, il est compréhensible que les traversées maritimes présentent peu d'attraits pour des petits transporteurs routiers. En revanche, sur de tels trajets, au prix d'un renforcement du service (cadencement), les autoroutes de la mer devraient se révéler pertinentes pour les transports non-accompagnés (remorques routières).

Quoi qu'il en soit, en dépit de l'augmentation du trafic de 15 % ² observée en quatre années sur la ligne Barcelone – Gênes, le nombre de poids lourds ainsi acheminés (56 000 en 2004) reste dérisoire en regard des 730 000 poids lourds en transit à travers la France observés la même année à Vintimille [Alpinfo (2004)].

Pour ce qui concerne la ligne Toulon – Civitavecchia, on ne peut que retranscrire ici l'appréciation formulée au Conseil économique et social [CES-TI (2006)].

"La mise en service en janvier 2005, à titre expérimental, d'une ligne d'autoroute de la mer entre le port de Toulon et celui de CivitaVecchia (port de Rome) exploitée par GLD Lines (consortium réunissant les armateurs Grimaldi et Louis Dreyfus) illustre, nous semble-t-il, les écueils dans lesquels il faut éviter de tomber.

Malgré un parcours de port à port deux fois plus rapide et un coût toujours de port à port inférieur à celui d'un parcours exclusivement routier (350 euros au lieu de 800), la ligne a perdu 5 millions d'euros que les 700 000 euros de subventions dont elle a bénéficié n'ont que maigrement compensés.

La conjugaison de plusieurs facteurs explique cette situation :

- des ports italien et français situés en dehors de leur poumon économique national respectif ;
- des navires rouliers non dédiés au transport de poids lourds, dont le fond de cale est assuré par du transport de voitures ;
- une fréquence de trois allers-retours hebdomadaires trop réduite."

[CES-TI (2006) ; Rapport p. II-36]

² à desserte constante, de 2001 à 2004 le nombre de poids lourds transportés sur Barcelone - Gênes a augmenté de 48900 à 56000 soit 15% [Cappato (2007)]

RÉFÉRENCES

Alpinfo (2004)

Trafic marchandises à travers les Alpes par route et par rail

Office fédéral du développement territorial (ARE) du Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication [Confédération suisse] ;

Alpinfo 2004 : 14.09.2005 ; 3 pages

Cappato (2007)

Les autoroutes de la mer

Communication du Dott. Alberto Cappato, Secrétaire général de l'Istituto Internazionale delle Comunicazioni (IIC) à l'assemblée générale de la Chambre de commerce et d'industrie Nice Côte d'Azur (CCINCA), Nice, le 26 mars 2007

CES/TI (2006)

Une nouvelle dynamique pour le transport intermodal

Rapport présenté par M. Christian Rose

Avis et rapports du Conseil économique et social

Année 2006 - N°21 NOR : C.E.S. X0600121V - Mercredi 22 novembre 2006 – 42 + 44 pages
