



Les autoroutes de la mer

Pascal MIGNEREY

Chef de la Mission Développement durable et Stratégie

Direction Générale de la Mer et des Transports

Ministère des Transports, de l'Équipement, du Tourisme et de la Mer

Le concept d'autoroutes de la mer

- ❑ Service maritime roulier régulier de transbordement de poids lourds
- ❑ Accompagné : les chauffeurs montent leur camion à bord d'un navire, voyagent avec lui, le débarquent et terminent leur route
- ❑ Non accompagné : le chauffeur dételle sa semi-remorque qu'il laisse au port, rentre avec son tracteur ; la semi-remorque est montée à bord par un tracteur dédié ; à l'arrivée du navire, un autre chauffeur viendra récupérer la semi-remorque



Par rapport au cabotage roulier classique

- ❑ L'autoroute de la mer se distingue par le fait d'être un service
 - côtier, alternatif à un itinéraire terrestre routier
 - régulier et cadencé

- ❑ Son but est de permettre de reporter des camions de la route vers la mer, pour des raisons de :
 - développement durable (émission de gaz à effet de serre, pollution atmosphérique, consommation énergétique)
 - de sécurité (circulation routière, matières dangereuses)
 - de fluidité routière (économie générale)

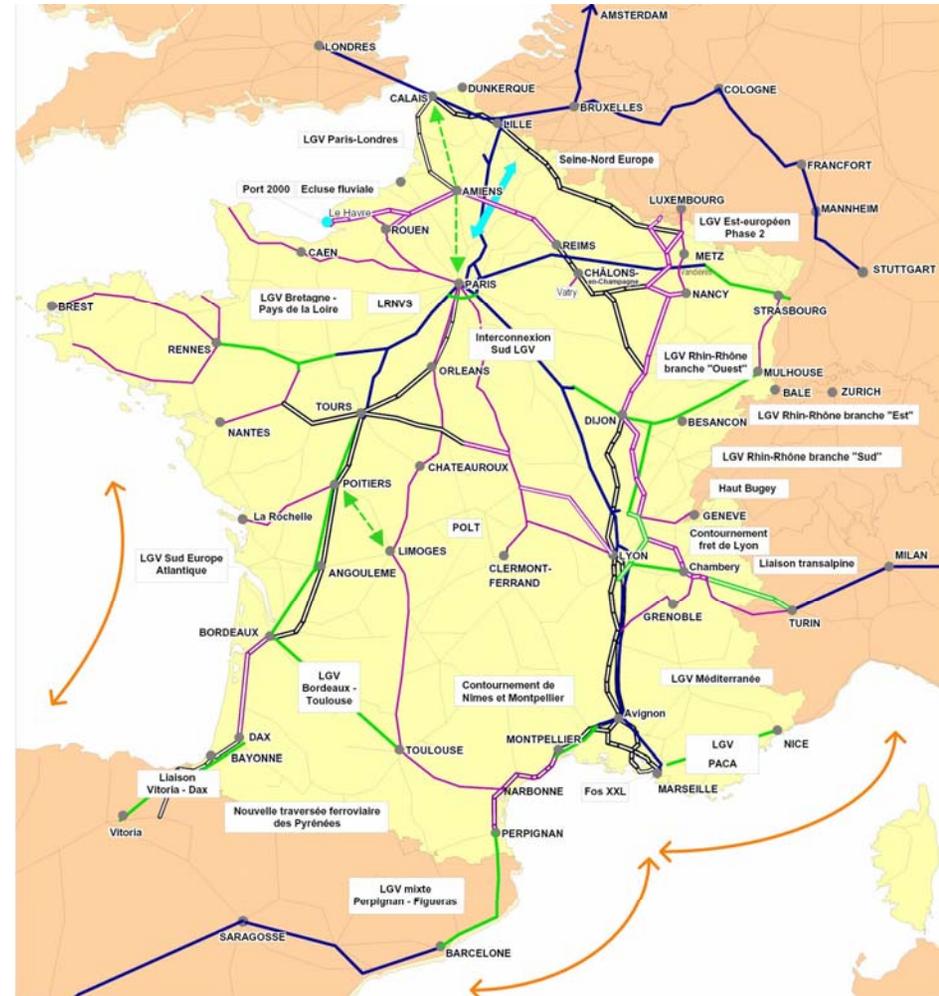
Les conditions de fonctionnement

- ❑ Un navire roulier, pur ou mixte (avec passagers) embarquant environ 200 remorques (de 35 à 75 M€ à la construction)
- ❑ Des aménagements portuaires adaptés au service (accessibilité, rapidité)
- ❑ Compétitivité possible du service en terme si conditions suivantes :
 - existence d'un véritable marché potentiel,
 - réorganisation des chargeurs et transporteurs aux deux extrémités,
 - simplification des formalités administratives et douanières,
 - amélioration de la fluidité et de l'efficacité du passage portuaire,
 - coordination forte des pays concernés, avec un soutien financier des pouvoirs publics pour accompagner la montée en puissance du service et assurer sa pérennité.

Les décisions et l'avancement

□ Suite notamment aux recommandations du sénateur de Richemont, le Comité Interministériel à l'Aménagement et au Développement du Territoire (CIADT) du 18 décembre 2003 a décidé de la création de deux autoroutes de la mer, l'une sur la façade Atlantique - Manche - Mer du Nord, l'autre sur la Méditerranée.

□ L'État s'est engagé sur le financement de ces projets en les prévoyant dans le cadre de l'Agence de Financement des Infrastructures de Transport de France (AFITF).



- Ligne à grande vitesse en service ou en construction
- Améliorations de grands axes existants
- Ligne à grande vitesse en projet
- Projets à étudier
- Grands itinéraires de fret
- Seine-Nord Europe
- Ports maritimes
- Autoroutes de la mer

La représentation des liaisons sur cette carte ne préjuge pas des tracés futurs.

En Méditerranée

- L'autoroute de la mer méditerranéenne:
 - relier la France, l'Italie et l'Espagne
 - éventuellement plusieurs segments, simultanément ou en une ligne unique desservant les trois pays, avec éventuellement des bretelles, en fonction des besoins des clients

- Lancement en 2007, en collaboration avec l'Italie et l'Espagne, d'un appel à projets pour une ligne d'autoroute de la mer sur la façade méditerranéenne

- Il existe depuis plusieurs années un service maritime entre Gênes et Barcelone, et en développement des lignes entre Rome et Barcelone, d'une part, et entre Salerne et Valence, d'autre part.





Le cas de Toulon - Rome : présentation

- ❑ Initiative fin janvier 2005 par les compagnies maritimes Louis Dreyfus Armateurs et Grimaldi Group, de lancer une ligne de cabotage entre Toulon et Civitavecchia près de Rome. Service mixte fret – passagers, assuré 3 fois / semaine / sens
- ❑ Navire pouvant emporter 150 camions (ou 110 remorques + tracteurs), 160 voitures et 400 passagers.
- ❑ Prix d'environ 450 € pour un poids lourd avec son chauffeur, à comparer à près de 800 € par la route
- ❑ Vitesse de 23 nœuds : traversée de 14 h (510 km), à comparer aux 22 h de conduite nécessaires par les 850 km de route.
- ❑ Fréquentation progressive, inférieur aux prévisions : 200 PL en février, 400 en mars, 550 en mai, 770 en juin, 1140 en juillet (soit un taux de remplissage de 43%)
- ❑ Majorité d'italiens : 65% contre 35% de français (à l'ouverture de la ligne la répartition était de 90 / 10). Presque 100% des transporteurs ayant testé la ligne se disent satisfaits.

Le cas de Toulon - Rome : enjeux

- ❑ L'objectif fixé au bout de trois ans est le transfert de 61 000 unités de fret routier et 85 000 véhicules neufs.
- ❑ Au vu des études, les perspectives d'un transfert de plus de 100 000 poids lourds par an de la route vers la mer ne semblent pas hors de portée, soit plus de 7% du trafic routier passant par le Sud des Alpes en 2004.
- ❑ L'État soutient cette ligne avec l'octroi de 1 M€ d'aide au démarrage sur 2 ans. La ligne pourrait avoir vocation à devenir une autoroute de la mer en cas de montée en puissance et d'augmentation des fréquences.
- ❑ Retombées prévues en termes d'emplois, liées aux services maritimes et portuaires. Optimisation de la chaîne logistique (notamment réorganisation des pré et post-acheminements) par développement de service de transport non accompagné .

Conclusions

- ❑ Les autoroutes de la mer sont un service nouveau en France
- ❑ Elles peuvent trouver un champ de pertinence spécifique :
 - Itinéraire routier long et difficile
 - Camions sans équipements spéciaux
 - Chauffeurs en courte distance
- ❑ Elles diversifient l'offre de report modal, comme les autoroutes ferroviaires, sans remplacer le transport combiné classique
- ❑ Elles ne constituent cependant pas une panacée pour « désaturer » les axes autoroutiers majeurs

