

Autoroutes de la mer en Méditerranée



Nos propositions pour désengorger le trafic de plus de 200 000 poids lourds sur les autoroutes du littoral, de Gênes à Barcelone



La force d'un engagement commun



Bernard Kleynhoff
*Président de la CCI
Nice Côte d'Azur*

Cela fait plusieurs années que nous suivons attentivement les évolutions préoccupantes du trafic de transit de poids lourds sur l'autoroute A8. Le constat est simple : 50% de transit en plus depuis 2000 !

Ce trafic, qui ne fait que traverser notre département, notre région et plus globalement, l'hexagone, a des conséquences importantes en matière de congestion, de sécurité et d'environnement. C'est d'ailleurs un problème qui se pose à l'échelle européenne, puisqu'il affecte l'ensemble du réseau autoroutier sur l'Arc Méditerranéen, de l'Espagne à l'Italie.

Face à ce constat, nous avons lancé avec nos partenaires une étude sur les autoroutes de la mer, qui pour nous constitue une solution pertinente pour désengorger le réseau autoroutier.

Cette étude démontre qu'il existe des perspectives très encourageantes de report de trafic sur la mer. Mais à une condition : que des mesures volontaristes soient prises pour favoriser ce scénario. Pour notre part, nous considérons qu'il faut miser très fortement sur ce mode de transport. Nous avançons ici plusieurs propositions qu'il nous paraît indispensable de mettre en oeuvre le plus rapidement possible.



Christian ESTROSI
*Député Maire de Nice
Président de la Métropole
Nice Côte d'Azur*

Nice Côte d'Azur a l'ambition de devenir la métropole verte de la Méditerranée, un territoire exemplaire à l'échelle européenne en matière de développement durable. Conformément à son agenda 21, l'objectif est de réduire de 30 % les émissions de gaz à effet de serre des différents modes de transports d'ici à 2020. Dans ce contexte, force est de constater que le transit de fret, évidemment nécessaire au dynamisme économique peut également être une source de nuisances. Il est de la responsabilité des politiques d'œuvrer à leur substantielle réduction.

En 2011 Nice Côte d'Azur a engagé avec Gênes un partenariat actif qui porte sur la réalisation d'une liaison ferroviaire performante entre les deux cités ainsi que sur les autoroutes de la mer. Car il est clair que l'on constate un détournement croissant des flux routiers de fret des passages nord-alpins vers l'autoroute littorale. La congestion du trafic et sa conséquence, une pollution sans cesse grandissante, ne sont plus acceptables.

Le développement des autoroutes de la mer propose une solution globale bénéfique pour tous et Nice Côte d'Azur a donc voulu être l'un des partenaires du projet européen MoS 24 qui veut développer ce mode de transport en Méditerranée, autour du port de Gênes.

Ceci témoigne de son engagement dans une démarche qui permettra de concilier le haut niveau de qualité de vie et de sécurité de ses habitants et la poursuite d'un développement durable et partagé par tous.



Eric CIOTTI
*Président du Conseil Général
des Alpes-Maritimes*

Conscient de sa part de responsabilité et de son rôle d'entraînement sur son territoire, le Conseil général des Alpes-Maritimes s'est engagé depuis des années pour une nouvelle politique énergétique, anticipant même les préconisations du Grenelle 2 de l'Environnement, notamment au travers du Plan Climat Énergie, dont le principal objectif est la réduction de 20 % des gaz à effet de serre.

Dans cette perspective, de nombreuses actions de promotion des modes de déplacements durables ont été engagées : développement des transports collectifs et mise en place de la tarification à 1 €, soutien à la création de pôles multimodaux, ou encore réalisation d'aménagements cyclables.

En cohérence avec les orientations nationales, notre réflexion sur les alternatives au transport routier de marchandises complète ce plan d'actions. Les autoroutes de la mer pourraient en effet désengorger nos autoroutes littorales menacées de thrombose par un trafic en constante augmentation, constitué à la frontière des Alpes-Maritimes avec l'Italie de près de la moitié de camions de marchandises, en reportant en mer plus de 200 000 poids lourds.

Puisse l'étude réalisée par la CCI Nice Côte d'Azur, avec le soutien du Département, aboutir à une convergence de vues des acteurs économiques sur les investissements les plus efficaces à mettre en oeuvre pour développer des modes écologiques de transports de marchandises, conciliant développement économique, préservation de l'environnement et qualité de vie de tout l'arc méditerranéen.

Un Arc Méditerranéen soumis à un **fort trafic de poids lourds** en transit

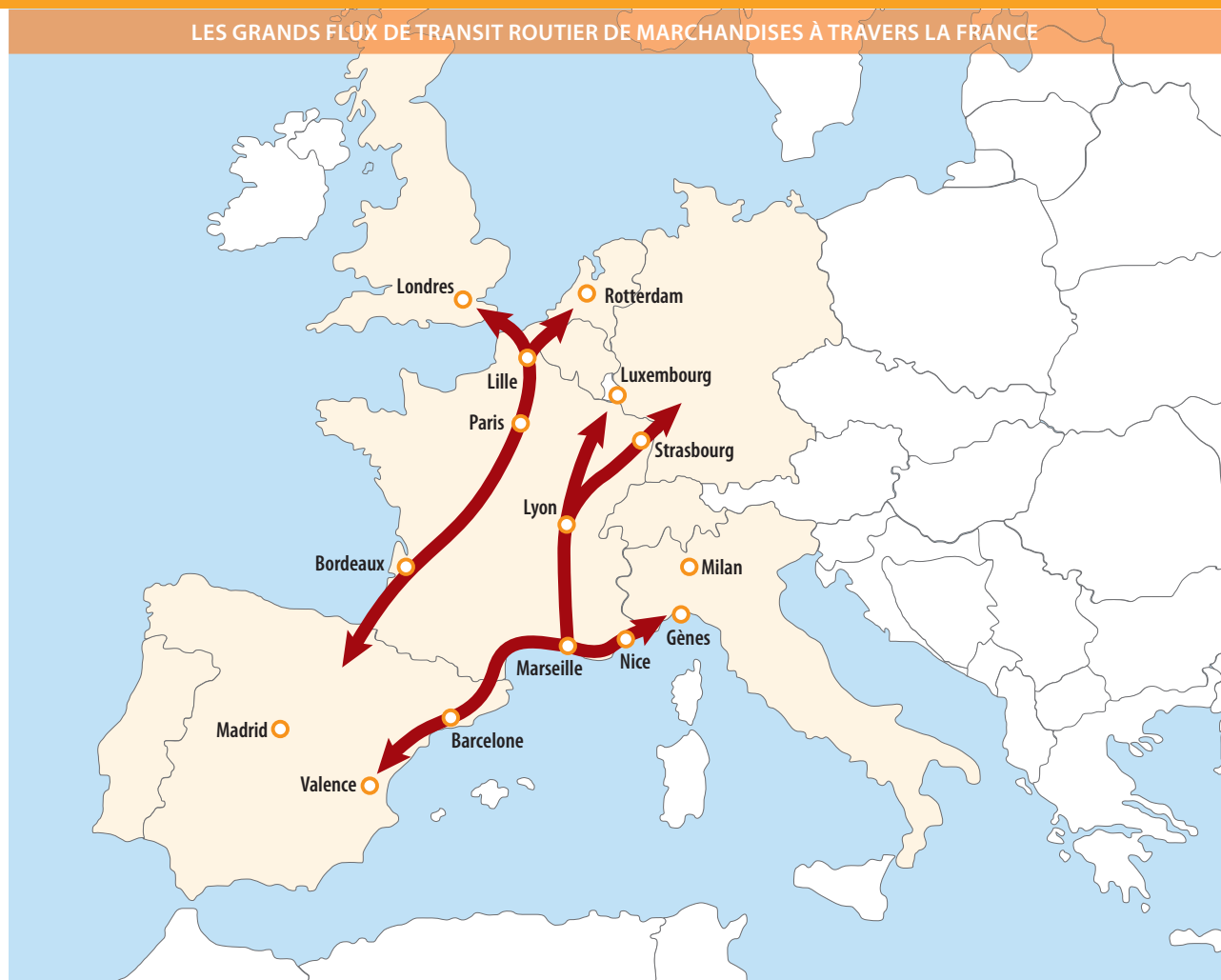


LES GRANDS FLUX DE TRANSIT ROUTIER DE MARCHANDISES À TRAVERS LA FRANCE

Le réseau autoroutier de l'Arc Méditerranéen est confronté à un important trafic international de poids lourds (PL), en forte croissance sur les dix dernières années.

Le transit* Sud européen entre l'Espagne, l'Italie et au-delà l'Europe de l'Est, privilégie en effet cet itinéraire par rapport aux passages Nord alpins (tunnels du Fréjus et du Mont Blanc).

Ce phénomène est favorisé par un montant des péages nettement plus avantageux pour le grand transit.



* Flux de transit à travers la France = flux dont les origines-destinations sont situées hors de la France.

Les autoroutes de la mer en Méditerranée : un enjeu majeur pour **décongestionner le réseau autoroutier**

Si le transport routier de marchandises est indispensable pour le fonctionnement de nos activités économiques et l'approvisionnement de notre territoire, le transit international génère quant à lui essentiellement des nuisances :

— il contribue grandement à la **congestion** du réseau autoroutier. Cette dégradation du trafic a un impact négatif sur :

- la qualité de vie qui fait la renommée de nos territoires et donc leur attractivité vis-à-vis des entreprises, des actifs et des touristes,
- la productivité et la compétitivité de nos entreprises,
- l'environnement....

— il accroît également **l'accidentologie** : sur l'A8, **1 accident sur 5**** implique un poids lourd***,

— il impacte fortement les **coûts d'exploitation** de l'autoroute : **l'usure des chaussées provoquée par un poids lourd est 1 million de fois supérieure à celle provoquée par un véhicule léger***.

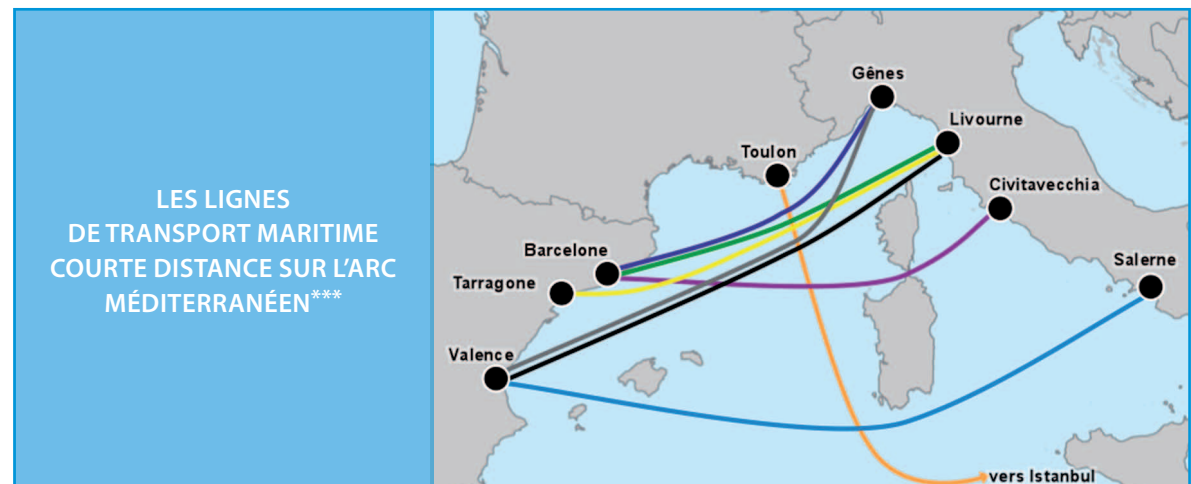
Transférer ces trafics vers d'autres modes de transport, et en particulier vers le mode maritime constitue donc un enjeu majeur pour les territoires de l'Arc Méditerranéen. C'est de plus une des priorités affichées de la politique française et européenne des transports.

Les lignes de transport maritime courte distance sur l'Arc Méditerranéen ont transporté 200 000 poids lourds ou remorques en 2008 (derniers chiffres connus).

C'est autant de camions déjà évités sur l'A8 !

On notera que la seule ligne au départ de France (Toulon - Civitavecchia) a été fermée fin février 2009.

Les lignes actuelles présentent des fréquences de 2 à 6 départs par semaine dans chaque sens, ce qui limite leur attractivité et le transfert de marchandises de la route vers la mer. La création "d'autoroutes de la mer", services réguliers et fréquents (2 à 3 départs de navires par jour), permettra d'accroître significativement le report vers le maritime.



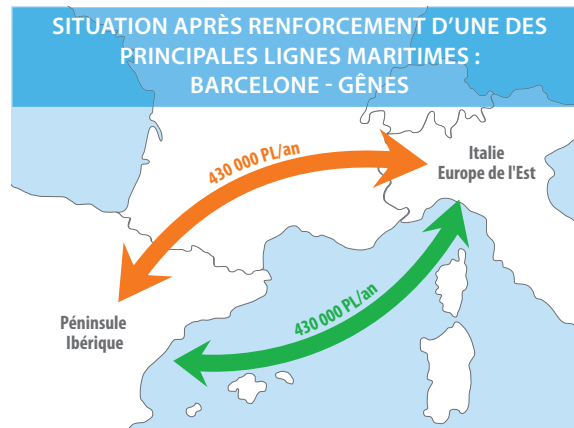
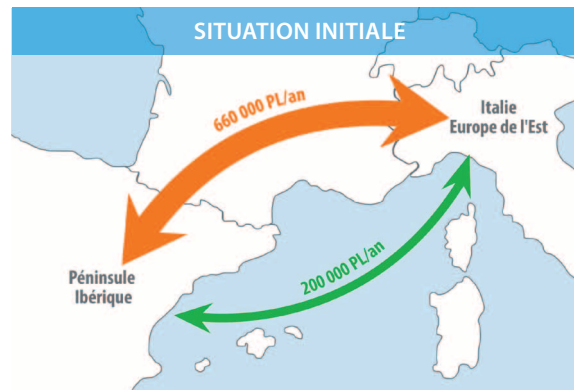
*Source Escota.

**La responsabilité de l'accident (chauffeur routier ou tiers) n'est pas définie dans cette statistique.

***Hors lignes entre l'Europe et le Maghreb

Autoroutes de la mer : aujourd'hui 200 000 poids lourds soustraits de la route, **demain 430 000 !**

C'est le résultat d'une étude* menée par la Chambre de Commerce et d'Industrie Nice Côte d'Azur et le Conseil général des Alpes-Maritimes, qui s'appuie sur une enquête auprès des chauffeurs routiers sur l'A8.



Flux routier de poids lourds (PL) en transit sur l'arc méditerranéen
Flux de marchandises empruntant les lignes maritimes

Cette enquête a montré que le potentiel de report de la route vers les lignes maritimes est élevé : 660 000 poids lourds/an (2 sens confondus) effectuent des trajets directs, c'est-à-dire sans arrêts intermédiaires, entre la péninsule ibérique d'une part, l'Italie et les pays de l'Est d'autre part. De plus, la très grande majorité de ces trajets sont réguliers : 90% sont à minima mensuels.

L'étude a analysé à titre d'exemple une des lignes actuelles les plus importantes, Barcelone-Gènes, qui présente un fort potentiel de développement.

Elle transportait déjà 75 000 poids lourds en 2008.

Les flux supplémentaires captables sur une ligne Barcelone-Gènes renforcée sont estimés à environ 230 000 poids lourds par an en hypothèse haute volontariste.

Pour accueillir ces flux supplémentaires, 3 départs quotidiens sont à mettre en place dans les 2 sens.

*Étude réalisée en 2009 avec l'appui d'un groupement expert (MLTC / AJI Europe / Interventione).

Les autoroutes de la mer : une solution gagnant/gagnant



POUR LA COLLECTIVITÉ :

En développant les autoroutes de la mer et en reportant jusqu'à plus d'1/3 du trafic international vers ces lignes, la collectivité réalise d'importantes économies :

- on réduit sensiblement les nuisances: congestion, accidentologie, coûts d'exploitation des autoroutes...
- on évite des travaux lourds d'élargissement des autoroutes pour répondre au problème de congestion.

Créer un km de voie supplémentaire dans chaque sens sur autoroute coûte en moyenne 8 M€ :

Or, à titre de comparaison :

- 1 navire roulier* neuf coûte moins de 40 M€, soit l'équivalent de 5 km de voie supplémentaire,
- un navire mixte** coûte en moyenne 100M€, soit l'équivalent de 12,5 km de voie supplémentaire.

Une simulation a été réalisée sur la ligne Barcelone-Gênes. Avec 75 000 poids lourds transportés, la ligne actuelle permet déjà une économie de 27 M€ pour la collectivité***. **Avec 236 000 poids lourds supplémentaires transportés, la ligne renforcée apporterait une économie supplémentaire de 84 M€.**

POUR LE TRANSPORTEUR :

Emprunter les autoroutes de la mer est très avantageux en terme de coût et de temps.

A titre d'exemple, emprunter la ligne Barcelone-Gênes permet :

une économie de 30% sur le tronçon Barcelone-Gênes. Cette économie atteint même 36% en intégrant l'écobonus italien qui était en place de 2007 à 2009 : il réduit à 700 € le coût du trajet maritime

un gain de temps, élevé pour les longs trajets : 14h en moins pour un trajet Saragosse-Trieste en intégrant les temps de pauses et de repos.

un gain en terme de gestion du personnel : le chauffeur est considéré en repos lorsqu'il est à bord du navire.



* C'est-à-dire dédié au transport de camions et remorques.

** Transportant à la fois des camions, remorques, véhicules légers et passagers.

*** Différentiel des coûts pour la collectivité entre transports routiers et maritimes : ces coûts incluent notamment les effets sur l'urbanisation, les infrastructures, les paysages, l'effet de serre, la pollution atmosphérique, le bruit, les accidents routiers.

Les propositions et actions de la CCI Nice Côte d'Azur, du Conseil général des Alpes-Maritimes et de Nice Côte d'Azur face à cet enjeu



Le développement et la réussite des autoroutes de la mer passent par une **implication renforcée des pouvoirs publics**, d'une part pour améliorer l'offre, d'autre part pour **inciter les transporteurs à utiliser ce mode de transport**.

CCI Nice Côte d'Azur

TEL : 00 33 (0)4 93 13 74 44

anne.gioffredo@cote-azur.cci.fr

Métropole Nice Côte d'Azur

TEL : 00 33 (0)4 89 98 10 43

nicolas.gauthier@nicecotedazur.org

Conseil général des Alpes-Maritimes

TEL : 00 33 (0)4 97 18 67 03

jfmartel@cg06.fr

CETTE AMÉLIORATION NÉCESSITE IMPÉRATIVEMENT UNE IMPLICATION PUBLIQUE SOUTENUE.

NOUS DEMANDONS :

— une coordination efficace de l'Union européenne, de l'Etat français et des collectivités en faveur du développement des autoroutes de la mer qui verront le jour suite à l'appel à projet Méditerranée France / Italie / Malte / Espagne en vue de la mise en place de services réguliers et fréquents

Des montages financiers innovants doivent être mis en place pour créer une offre performante et pérenne : en particulier la création d'un service d'intérêt économique général (SIEG*) comme le prévoit la loi Grenelle 1 est à envisager.

Les autoroutes de la mer doivent bénéficier des mêmes financements avantageux que les infrastructures et services de transports terrestres.

Les accès multimodaux aux ports doivent également être améliorés.

* Equivalent à une délégation de service public selon la terminologie européenne. Ce dispositif est préconisé dans le rapport du sénateur de Richemont du 26 mai 2009
Pour en savoir plus : <http://www.shortsea.fr/2009.html>

— des solutions de transport diversifiées pour les transporteurs routiers empruntant les lignes

Il faut offrir la possibilité aux transporteurs d'opter non seulement pour un transport maritime accompagné (camion + chauffeur) ou non accompagné (remorque seule) mais aussi par conteneur 33 palettes*, solution optimale en termes économique, environnemental et d'intermodalité.

— L'engagement d'une dynamique d'innovation et de développement en matière de motorisation des navires**

Réduire la consommation et les émissions de polluants est un enjeu à la fois en termes d'environnement et de compétitivité du mode maritime (renchérissement des carburants). La solution GNL (gaz naturel liquéfié) est une de celles qui semblent les plus prometteuses.

* Plus d'infos sur : <http://www.shortsea.fr/2011.html>

** Conformément aux décisions du Comité Interministériel à la Mer du 8 décembre 2009

Inciter le transporteur routier à emprunter les lignes d'autoroutes de la mer

DES ATTENTES SUR UN PLAN LÉGISLATIF ET RÉGLEMENTAIRE

NOUS PROPOSONS :

— la création d'un écobonus* tripartite français / italien / espagnol, 1^{ère} étape d'un dispositif qui doit être déployé au niveau européen

Cet écobonus est une aide aux transporteurs ou chargeurs empruntant une ligne de transport maritime, comme l'a déjà expérimenté l'Italie entre 2007 et 2009.

Il est important qu'une réflexion soit menée sur les sources de financement d'un tel dispositif.

— la mise en place de campagnes de communication en direction des transporteurs, logisticiens, chargeurs

Cette communication doit mettre en avant les atouts du transport maritime courte distance sur l'Arc méditerranéen et les aides existantes. Elle doit également permettre de sensibiliser et de responsabiliser les donneurs d'ordre.

— l'application effective dans le droit français de la disposition du règlement européen n°561 stipulant que le temps du chauffeur lors de la traversée en bateau avec couchette peut être considéré comme du temps de repos

* Pour en savoir plus : <http://www.shortsea.fr/ECOMER11062010.html>

— des modifications de la législation pour favoriser les modes alternatifs à la route

Lorsque le trajet routier est un maillon d'un trajet multimodal (ex : route + mer, route + fer, route + voie navigable), nous demandons d'assouplir la législation sur le temps de conduite routier en amont du mode alternatif (pour tenir compte des contraintes horaires et délais liés au changement de mode).

— une étude juridique et technique afin de réglementer de manière plus restrictive le trafic des poids lourds en transit sur l'Arc méditerranéen français disposant d'une alternative performante via un autre mode.

Cette étude est à réaliser dès à présent en vue d'une application d'ici 5 à 10 ans.

Cette mesure fait écho à la loi Grenelle 1 stipulant que "l'objectif sera d'assurer le trafic de marchandises dans sa totalité par les modes alternatifs à la route".

UNE INITIATIVE SIGNIFICATIVE EN FAVEUR DES AUTOROUTES DE LA MER EN MÉDITERRANÉE

➤ **MOS 24 est un appel à projets lancé par l'Agence européenne des transports (Ten-T) en 2010 sur la thématique des autoroutes de la mer.**

Il vise à étudier et à définir les conditions de développement des autoroutes de la mer en particulier en proposant des pistes pour la modernisation des infrastructures portuaires dans la partie sud du Corridor PP24, en Méditerranée.

Il s'agit de préparer la création d'un outil NTIC destiné aux transporteurs, afin qu'ils puissent déterminer un itinéraire multimodal, économiquement attractif et permettant un gain de temps.

➤ **Nice Côte d'Azur est partenaire du projet et bénéficie du soutien de la CCI NCA et du conseil général 06.**

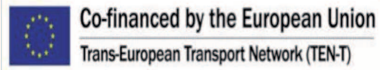
Le chef de file est l'autorité portuaire de Gênes qui s'appuie sur un consortium de partenaires en France, en Italie, en Belgique, en Suisse et à Malte.

Le projet MOS 24 dispose d'un budget de 5 millions d'euros sur la période 2011-2013.



Co-financed by the European Union

Trans-European Transport Network (TEN-T)



Remerciements au Bureau de Promotion du Shortsea Shipping. Merci également aux armateurs LOUIS DREYFUS, SNCM et GRIMALDI pour leurs crédits photos.