

# Les autoroutes de la mer en attente de mesures efficaces

Lors des débats sur le budget européen 2007-2013, la commission transports du Parlement européen a préconisé le choix de priorités dans les projets de réseaux de transports transeuropéens de transport (RTE-T). Et les autoroutes de la mer n'en font pas partie. Le concept n'est pas hypothéqué pour autant, les opérateurs privés ont des projets.



Les opérateurs privés demandent des fonds, et surtout un cadre de réglementaire clair.

Les temps sont durs pour les transports européens et le budget est serré. Fin février, la commission transports du Parlement européen a rendu compte, en constatant la forte réduction du budget alloué aux réseaux transeuropéens de transports (RTE-T). Ces réseaux, imaginés après le Conseil européen de

Lisbonne de 2000, ont pour but la construction d'un maillage de transports européens efficace et plus respectueux de l'environnement. Dès 2001, 30 projets élaborés par les Etats membres, visant surtout à désengorger les routes européennes, ont été retenus par la Commission au titre des RTE-T. Parmi eux, des pro-

jets ferroviaires, fluviaux et de cabotage maritime interne, rebaptisés autoroutes de la mer.

Mais le Conseil européen de décembre a décidé de réduire sensiblement le budget accordé aux RTE-T. Celui-ci passe de 20 milliards à 6,7 milliards d'euros. Face à cette situation, la commission du Parlement européen n'a pas voulu éparpiller les fonds en les répartissant sur les 30 projets mais a préconisé le choix de « super-priorités ». Elle a retenu 6 projets, tous ferroviaires.

De fait, les projets d'autoroutes de la mer ont été écartés. Doit-on y voir une prise de position politique de la part des institutions européennes ? Le commissaire européen aux Transports, Jacques Barrot, avait pourtant, lors d'une conférence sur le thème des autoroutes de la mer en septembre 2005, rappelé que « la Commission s'est attachée à mettre en œuvre ce concept dès 2005 dans le cadre des RTE-T », même s'il convenait que, pour les années 2005-2006, le financement européen

se limitait à des « études de faisabilité avec des moyens budgétaires limités ».

Cependant, la réalité financière a un peu freiné ces projets. Jacques Barrot, interrogé après l'avis de la commission parlementaire, a dû convenir qu'une rationalisation des priorités pour les projets de la période 2007-2013 était nécessaire. Les autoroutes de la mer ne sont pas hypothéquées pour autant, un coordonnateur européen des autoroutes de la mer devrait être nommé. Celui-ci devrait permettre la centralisation des projets et une coordination des subventions.

## UN CONCEPT PEU CLAIR

Une façon de remédier, peut-être, au flou qui règne actuellement sur le concept même d'autoroutes de la mer et sur son financement. Car à côté des projets publics des RTE-T, des projets de cabotage maritime portés

par des acteurs privés existent. Comme Louis Dreyfus Armateurs et Grimaldi, qui opèrent une ligne entre la France et l'Italie, pouvant répondre aux objectifs de désengorgement des routes alpines. Pour ces lignes, des subventions de nature différente existent dans le programme Marco Polo. Ce programme vise à aider les projets de transports alternatifs et va être reconduit pour la période 2007-2013, sous le nom de Marco Polo 2. Cette deuxième mouture devrait comporter un paragraphe dédié aux autoroutes de la mer.

Cependant, les opérateurs privés et publics ne réclament pas uniquement des fonds, ils voudraient surtout obtenir un cadre réglementaire global européen en matière de transport multimodal. Définir le cabotage maritime éligible aux aides européennes et l'intégrer dans un schéma regroupant également les autres modes de transports et les infrastructures portuaires.

Caroline BRITZ

## JEAN-MARIE MILLOUR (BP2S) : « ENCORE TROP DE FLOU »

Jean-Marie Millour, responsable du bureau français de promotion du shortsea shipping (1), regrette que le concept et la mise en musique concrète des autoroutes de la mer souffrent encore de « trop de flou », tandis que le terme lui-même « est trop souvent galvaudé ». L'imprécision porte tout d'abord sur ce qu'est une autoroute de la mer. « Si, en France, on a souvent trop tendance à la réduire au transport de remorques accompagnées ou non accompagnées, il n'en va pas de même ailleurs, où le transport de conteneurs en relève aussi, tout comme d'autres transports intermodaux ou bimodaux. »

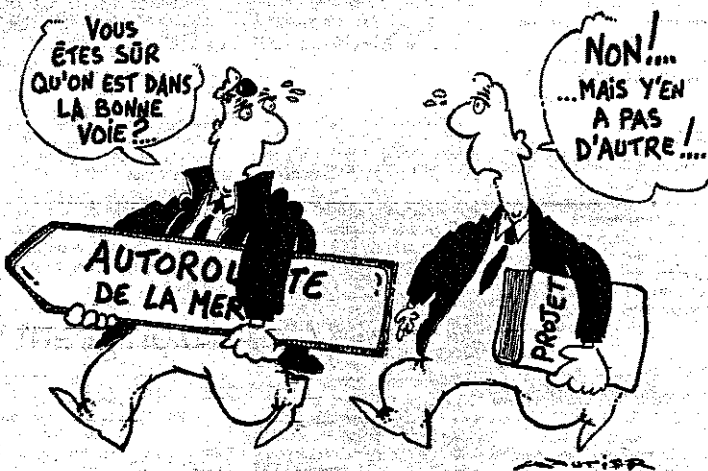
Flou aussi sur le niveau de soutien public acceptable : « Il n'est pas certain que l'idée soit admise par tous que l'on peut financer l'investissement dans les autoroutes de la mer (et les navires qui vont avec) comme n'importe quelle autre infrastructure de transport. » A cet égard, un traitement particulier en faveur d'une autoroute de la mer suppose d'en avoir préalablement clairement défini le contour, afin que les exploitants de lignes ou de services de cabotage traditionnel ne soient pas victimes de distorsion de concurrence. Le « même problème » se pose pour les conditions particulières qui pourraient

être mises en place en matière de droits de port, de conditions de manutention et de services portuaires.

### LES CHARGEURS VEULENT DES GARANTIES DANS LA DURÉE

Les autoroutes de la mer, avec ce qu'elles supposent de fréquence des départs et de fluidité, doivent aussi bénéficier de procédures administratives (douanières, sécurité, sûreté, etc.) très allégées et simplifiées, ainsi que d'une harmonisation des conditions juridiques et d'assurance avec celles en vigueur dans les autres modes de transport intra-européens, routier en particulier.

Pour Jean-Marie Millour, l'un des critères constitutifs d'une autoroute de la mer pourrait être l'engagement dans la durée. « Les chargeurs (industriels, négociants, commissionnaires de transport, etc.) n'accepteront de remodeler leurs schémas logistiques que s'ils ont la garantie que la liaison est créée et existe de manière durable. Trois ans seraient un minimum, cinq ans seraient mieux. » Les axes routiers, ferroviaires ou fluviaux sont bien conçus dès leur origine pour



plusieurs décennies (au minimum...)

Préoccupé par les imprécisions et incertitudes qui restent à lever, Jean-Marie Millour n'en reste pas moins confiant dans le développement d'un mode de transport qui constitue, en toute hypothèse, « une alternative viable au « tout route » (au même titre que le ferroviaire et le flu-

vial mais avec une beaucoup plus grande capacité d'absorption) et sans doute la principale réponse véritablement crédible à l'engorgement annoncé des voies routières européennes ».

La politique dispose en effet d'outils pour favoriser les liaisons et segments maritimes intra-européens ainsi que les autoroutes de la mer, par exemple

via l'Eurovignette, qui prévoit la majoration des péages routiers en zones sensibles et l'affectation des recettes au développement des modes alternatifs pour ces zones.

André THOMAS

(1) Contact BP2S : shortsea@shortsea.fr

# Le concept d'autoroutes de la mer selon la Commission européenne

Le concept d'autoroutes de la mer est souvent qualifié de flou. Afin d'y voir plus clair, « le marin » a interrogé, à la Commission, les services de la direction générale des Transports et de l'Énergie (DG TrEn). Voici les principaux éléments de ses réponses.

• **Ce qu'est une autoroute de la mer.** Au sens de l'Union, les autoroutes de la mer sont une alternative maritime au transport routier. Elles constituent un réseau maritime reliant les différentes régions d'Europe, connecté aux voies routières, ferrées et fluviales. Elle se distingue « radicalement » des lignes traditionnelles de cabotage, en raison d'« un objectif de transfert massif de fret des routes sur la mer » et par « leur régularité, leur haute fréquence, leur efficacité et leur degré d'intégration dans la chaîne logistique porte-à-porte. Leur coût doit être compétitif avec le transport routier ».

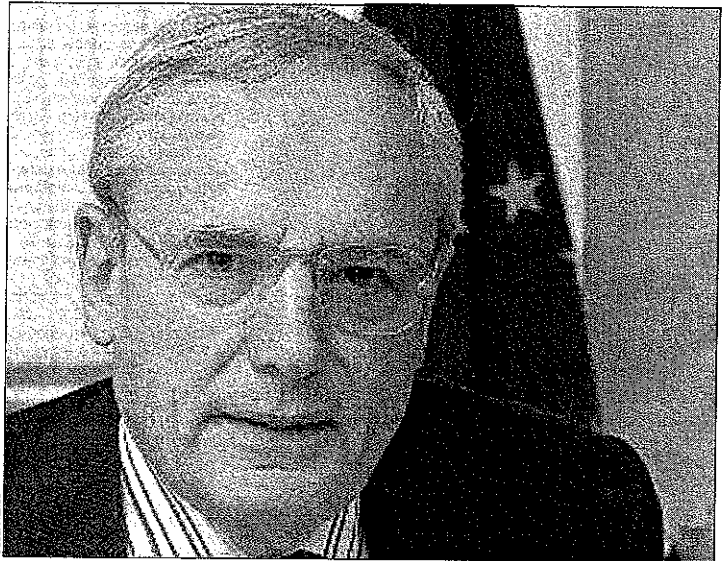
Plus précisément, les textes de référence sont contenus, d'une part dans la révision des RTE-T, qui consacre l'aspect « réseau » ; d'autre part, dans le programme Marco Polo et plus encore Marco Polo II, actuellement en cours de négociation au Parlement.

• **Les subventions possibles.** Elles peuvent être subventionnées : au titre du réseau trans-européen de transport (RTE-T), de Marco Polo, des fonds régionaux (Fonds de cohésion, Feder, Interreg), ainsi que par des crédits de la Banque européenne d'investissement. Ceci peut, enfin, être complété par des aides nationales. Les services de la

Commission soulignent le fait que seulement 2 % du budget RTE-T est dédié aux autoroutes de la mer, alors que le cabotage représente 40 % du transport au sein de l'Union. « Les États membres doivent augmenter leur soutien financier. » Les subventions peuvent intervenir pour les infrastructures, les équipements et l'exploitation.

Pour être éligible aux fonds du RTE-T, les projets doivent s'inscrire dans l'un des quatre corridors (carte ci-dessous) du projet 21 des RTE-T. Les projets sont proposés par les États membres, après mise en concurrence. En ce qui concerne Marco Polo (pour des aides au démarrage et le financement d'infrastructures auxiliaires), ce sont les entreprises qui font la demande. Enfin, les fonds régionaux de l'Union peuvent intervenir pour les infrastructures de transport, en fonction de ce qui a été prévu dans le « document unique de programmation régionale » proposé par la région ou l'État concerné.

Les financements déjà attribués au titre de Marco Polo ont permis de contribuer à des études proposées par les États membres pour des projets sur la Baltique, l'Atlantique et la Méditerranée. Une somme a déjà été réservée au projet Dunkerque-Santander, porté par Norfolk Line et Suardiaz. Répondant à



Les services placés sous la houlette de Français Jacques Barrot, commissaire chargé des Transports, ont leur doctrine sur le concept des autoroutes de la mer.

une question sur la faiblesse des moyens dévolus à RTE-T, les services considèrent que « l'appel à propositions RTE-T 2006 sera une opportunité pour les États membres. » À eux, donc,

de proposer. La DG TrEn considère, toutefois, que le programme Marco Polo a d'ores et déjà contribué au développement du cabotage. Les résultats du troisième ap-

pel à propositions sont en cours d'examen tandis que le quatrième doit être lancé au début du second semestre.

Lire aussi page 4

## UNE IDÉE LANCÉE IL Y A PRESQUE 15 ANS

Déjà en 1992, à l'occasion de la publication d'un précédent Livre blanc sur les transports, la

Commission plaçait le cabotage comme une priorité. Dans un autre Livre blanc, publié en

2001, le dernier en vigueur pour les transports, la Commission présente le transport maritime

comme une véritable alternative au transport routier.

Une enveloppe de 100 millions d'euros est affectée, au titre du programme Marco Polo, en faveur du cabotage, du ferroviaire et du fluvial.

Côté français, en mars 2003, le rapport du sénateur UMP Henri de Richemont sur le cabotage promeut la création de lignes d'intérêt général sur les façades atlantique et méditerranéenne.

En juillet 2003, un groupe européen de travail acte l'inscription des autoroutes de la mer au sein des RTE-T.

En décembre 2003, en France, un comité interministériel à l'aménagement et au développement du territoire (CIADT) décide la création de deux autoroutes de la mer. À la même période, un conseil des ministres européens adopte une position commune sur un financement possible des autoroutes de la mer, à hauteur de 20 % pendant deux ans au maximum (pour les infrastructures, les éléments de connexion, les coûts en capital).

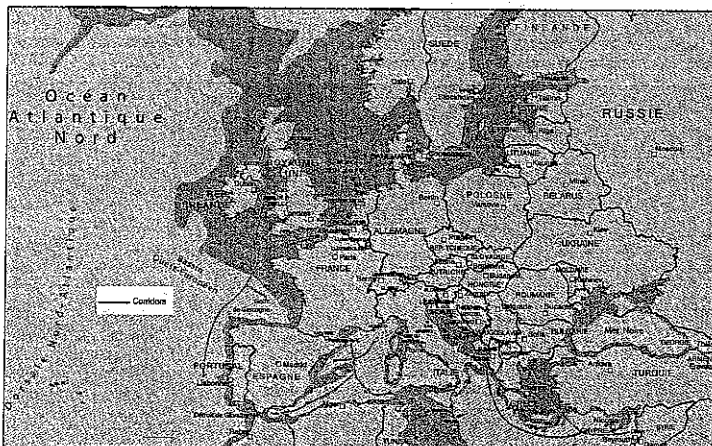
Le 29 avril 2004, le Conseil et le Parlement européens don-

nant une assise légale aux autoroutes de la mer en adoptant l'article 12-a des lignes directrices du projet RTE-T. Les autoroutes de la mer doivent obéir à trois critères : concentration du flux maritime, cohésion du dispositif, réduction de la congestion routière. Quatre corridors sont définis (voir carte ci-contre).

Le 2 juillet 2004, la Commission estime, dans une communication, que la complexité des procédures administratives, le manque d'efficacité portuaire, le manque de fréquence et de régularité des navires sont des freins au développement du cabotage.

En janvier 2005, la première autoroute de la mer impliquant un armement français est lancée par les armements Louis Dreyfus et Grimaldi, entre Toulon et Civitavecchia (Rome).

Le 17 octobre 2005, Dominique Perben, ministre des Transports et son homologue espagnole Magdalena Alvarez-Arza, signent une déclaration d'intention pour la création en 2007 d'une autoroute de la mer en Atlantique et l'étude d'un projet du même type en Méditerranée.



Les lignes directrices du projet RTE-T définissent les quatre corridors prioritaires : Baltique ; liaison de l'Espagne et du Portugal à la mer du Nord et à la mer d'Irlande ; liaison de l'Adriatique à la mer Ionienne et à la Méditerranée orientale ; liaison de la France, de l'Italie et de l'Espagne avec connexion vers la Méditerranée orientale et la mer Noire.