

Le journal des transports

Septembre 2007

éditorial

La création récente d'un nouveau Ministère de l'Écologie, du Développement et de l'Aménagement Durables (MEDAD) a confirmé des orientations déjà prises depuis un certain nombre d'années en faveur d'un aménagement durable du territoire conciliant les enjeux écologiques, économiques et sociaux. En matière de transports, cette démarche générale vise à adapter une politique réaliste aux défis urgents que posent, entre autres, le changement climatique, la préservation de la biodiversité et la maîtrise de l'énergie.

Symbole de cet engagement et de la démarche partenariale et transversale qu'il implique, le « Grenelle de l'environnement » initié en mai 2007 par le Président de la République doit aboutir à la fin du mois d'octobre à un plan d'action de 15 à 20 mesures concrètes et quantifiables recueillant un accord le plus large possible des participants issus de cinq collèges : État, collectivités locales, ONG, employeurs et salariés. Un des groupes de travail constitués à cette occasion, « Lutter contre les changements climatiques, maîtriser l'énergie », s'intéressera à l'aménagement, aux transports ainsi qu'à la construction, l'habitat et l'énergie. En matière de transports et de déplacements, la réflexion sera notamment orientée vers les déplacements urbains (transports collectifs), les infrastructures et bien évidemment toutes les mesures en faveur du report modal.

En phase avec ces orientations et profitant de plusieurs initiatives en matière de développement durable dans les transports et la logistique en région PACA, l'Observatoire Régional des Transports a inscrit dans son programme d'actions pour 2007 une information sur les alternatives modales au transport de marchandises sous forme d'un cycle de réunions consacrées aux *chaînes multimodales et logistiques*.

C'est dans ce cadre que la réunion organisée le 28 juin 2007, sur le port de Toulon, comprenant une présentation de la ligne Toulon-Civitavecchia et différents exposés dont ce Journal des Transports se fait l'écho, a illustré la complémentarité possible, mise en œuvre dans les *Autoroutes de la mer*, des modes routiers et maritimes dans la chaîne logistique.

Au dernier trimestre 2007, une première réunion sur le thème des *Autoroutes ferroviaires* s'efforcera de démontrer la pertinence du mode ferroviaire pour les flux massifiés longue distance. Une deuxième réunion évoquera l'évolution de la logistique en Provence-Alpes-Côte d'Azur et de quelles manières cette évolution s'inscrit dans une démarche de développement durable.

Alain Budillon

Directeur Régional et Départemental
de l'Équipement

61
numéro

Sommaire

P. 2 LES AUTOROUTES DE LA MER

- Article introductif de la DGMT

P. 3/4 GÉNÉRALITÉS SUR LES AUTOROUTES DE LA MER

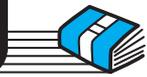
- Pertinence du transport maritime
- Les types de transport maritime
- Définition des autoroutes de la mer
- Mise en place des autoroutes de la mer
- Les engagements politiques
- Les actions en faveur des ADM
- Les lignes existantes en Méditerranée
- En France
- L'ADM Toulon-Civitavecchia, une initiative privée...
- En conclusion...

P. 5/7 SYNTHÈSE DE LA JOURNÉE DU 28 JUIN

P. 8 BIBLIOGRAPHIE

- Études et articles
- Colloques
- Sites web





Les autoroutes de la mer

par *Nadine SULZER*, responsable des autoroutes de la mer et du Short Sea Shipping à la Mission Intermodalité Marchandises (MIM) de la Direction Générale de la Mer et des Transports (DGMT) —Ministère de l'Ecologie, de l'Aménagement et du Développement durables (MEDAD).

La France est, de par sa situation géographique, un lieu de transit important de poids lourds; aux frontières italienne et espagnole, les massifs alpin et pyrénéen constituent des goulets d'étranglement concentrant encore davantage les flux. Face à ce constat, aux problèmes de sécurité rencontrés et aux enjeux de développement et d'aménagements durables, les Autoroutes de la mer (ADM) ont été identifiées comme des alternatives intéressantes.

Ces termes, « autoroute de la mer », désignent une offre de transport construite autour d'une liaison maritime permettant un **transfert modal significatif de la route vers la mer**, par la concentration de flux de marchandises sur l'itinéraire maritime. Une autoroute de la mer peut consister en l'**amélioration** d'une liaison maritime existante ou en la **création** d'une nouvelle qui soit viable, régulière et fréquente.

Dans la conception française, ces lignes d'autoroutes de la mer se distinguent du transport maritime à courte distance classique (ou cabotage maritime) par la finalité de transférer massivement des poids lourds de la route vers la mer, avec une perspective de transfert d'environ 100 000 poids lourds par an (soit un objectif de report de près de 5% du trafic routier passant à l'Ouest des Pyrénées pour la façade Atlantique-Manche-Mer du Nord; et de moins de 10% du trafic de poids lourds franchissant le Sud des Alpes).

Un appel à projets relatif à la mise en service d'une autoroute de la mer entre la France et l'Espagne sur la façade Atlantique-Manche-Mer du Nord a été lancé en avril dernier; les offres devront être remises en novembre 2007.

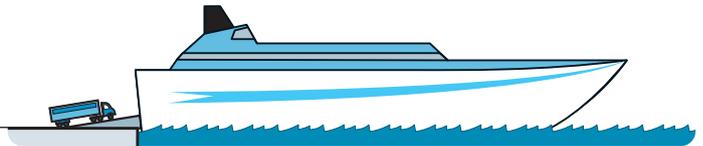
L'expérience acquise pour cet appel à projets servira pour proposer une stratégie pour le lancement de nouvelles initiatives en Méditerranée.





Généralités sur les autoroutes de la mer

par Jean-Christophe LEYDET, chargé de Projet,
DRE PACA / Service Transports et Déplacements



■ Pertinence du transport maritime

En 2001 le transport maritime courte distance représentait 40% du trafic total en Europe, le routier 45%. D'après la Commission Européenne, le transport maritime est le seul mode de transport capable de suivre la croissance du trafic routier.

Le transport maritime répond aux objectifs de développement durable (transport maritime international = 2% des émissions de CO₂, route = 17%. **Sur une même liaison, 2,5 fois moins de CO₂ avec l'option intermodale maritime.**)

■ Les types de transport maritime

- Vrac et pondéreux.
- Produits chimiques.
- Conteneurs (feederling).
- Trafic roulier (RO-RO, RO PAX).

■ Définition des autoroutes de la mer (ADM)

Les autoroutes de la mer sont constituées par des services réguliers et fréquents de navires rouliers qui offrent une alternative à la route entre deux points de la côte.

On distingue :

- les remorques accompagnées (TRA) ;
- Les remorques non accompagnées (TNA) ;
- le « faux accompagné » avec acheminement distinct du chauffeur.

■ Mise en place des autoroutes de la mer

Conditions nécessaires	Avantages	Difficultés
<ul style="list-style-type: none"> • Le coût doit être compétitif par rapport à la route. • Les conditions portuaires sont essentielles : facilités d'accès, traitement administratif, délais, coûts, fiabilité. • Le service doit être de qualité : fréquence et régularité. • Le transit-time ne doit pas être pénalisant, ce qui signifie que le trajet maritime doit représenter la corde de l'arc routier. • Existence d'un fond de cale. 	<ul style="list-style-type: none"> • Possibilité d'optimiser le temps de repos du chauffeur durant la traversée. • Régularité des lignes. • Avantages économiques. • Contribution au développement durable. • Potentiel transférable. • Réserves de capacité sous condition d'existence d'une flotte. 	<ul style="list-style-type: none"> • Nécessité de mettre en place une logistique adaptée aux deux bouts du maillon maritime. • Difficultés à capter des parts de marché en phase de démarrage (interrogations sur la pérennité, prospection...). • Réticence des transporteurs à céder une part de leur business. • Impossibilité pour le camion de faire du « cabotage » routier et de dégager des recettes supplémentaires. • Coûts (financiers, temps, organisationnels) du passage portuaire. • Équilibre financier des lignes avec un fort taux de remplissage (de 70 à 80%).

■ Les engagements politiques

- Inscription des ADM dans le cadre des RTE-Transport (Réseaux Trans-Européens des transports).
- La France finance le bureau de promotion du Short Sea Shipping promouvant le cabotage maritime.
- Extension, par décret du 07/01/2004 et arrêté du 26/02/2004, de la dérogation relative au poids total roulant autorisé des plates-formes ferro-route et fluvio-route au TC maritime-route.
- Autorisation par la Commission Européenne d'un dispositif d'aide au démarrage de ligne nouvelle permettant la prise en charge, pouvant aller jusqu'à 30%, des frais d'exploitation sur trois ans.
- Éligibilité du mode de transport au dispositif Marco Polo.

■ Les actions en faveur des ADM

- Étude de faisabilité sur la façade atlantique entre un port français et un port espagnol, avec lancement d'un appel à projet pour opérer une ligne.
- Étude de pertinence sur l'ensemble des façades maritimes françaises.
- Étude dans le cadre de la CIG franco-italienne sur le potentiel des ADM en Méditerranée.



■ Les lignes existantes en Méditerranée

- Barcelone-Gênes,
- Barcelone-Civitavecchia;
- Tarragone-Livourne,
- Valence-Livourne, Civitavecchia, Salerne, Palerme.

Ce qui représente : 5 Mt de conteneurs, 1,7 Mt de vrac et 2,2 Mt de trafic roulier, soit 130 000 PL en 2002. Le trafic roulier représente 10% des échanges Espagne-Italie.

■ En France

- **Un projet avorté Fos-Savone**
 - pas d'existence de fond de cale,
 - Transit Time de 13 h par mer et 5 h par route,
 - coûts élevés malgré de fortes subventions publiques,
 - pas d'engagement en termes de fréquentation.



- **Une volonté de créer une ADM en Atlantique**
 - un choix de ligne pertinente à faire,
 - un projet encore en gestation.
- **Une initiative privée Toulon-Civitavecchia** (voir encadré).



L'ADM Toulon-Civitavecchia, une initiative privée...

> Conditions de mise en place

- Existence de difficultés de circulation sur l'A8 et des difficultés à traverser la barrière alpine
- Grimaldi-Louis Dreyfus, opérateur expérimenté
- Existence d'un fond de cale et d'un trafic passagers
- Qualité de l'offre, compétitivité par rapport au tout route
- Maillon portuaire performant.

> Les chiffres 2005

- Coût de passage de 279€ en TNA (remorques accompagnées) et 419€ en TRA (remorques non accompagnées)
- Total PL 2005 : 10 955 dont 1 230 TNA et 9 725 TRA (parmi lesquels 1 350 en juillet et 1 550 au dernier trimestre)
- Total voitures GEFCO : 28 967 avec un emport de 2 900 par voyage au tarif de 67€
- Total passagers : 14 981 au prix moyen de 80€

> Les prévisions

	2006	2007
• TNA	1 800	2 000
• TRA	16 300	22 200
• Voitures GEFCO	30 000	30 000
• Passagers	14 600	21 400

> Les soutiens publics

- Aide de 1 million d'euros sur 3 ans par la DGMT, complétée par une aide similaire du Conseil Régional PACA
- Investissement de la CCI du Var pour la promotion commerciale de la ligne
- Conditions avantageuses de la CCI pour les frais de port
- Réalisation de deux « Duc d'Albe » (325 000€) pour faciliter et réduire les manœuvres d'accostage
- Aides italiennes.

> Facteurs de compétitivité et de montée en puissance

- Accident du Fréjus, éboulement sur l'A8
- Mort du Pape
- Habitude des transporteurs italiens à utiliser le maillon maritime
- Optimisation à plein de l'effet repos du chauffeur

> Une fragilité subsistante

- Des aides publiques non versées
- Un taux de remplissage encore insuffisant
- L'augmentation du coût du pétrole
- L'absence d'un départ journalier

■ En conclusion...

- Les ADM ont besoin d'un **soutien fort des pouvoirs politiques.**
- **La totalité des leviers doit être activée** pour jouer sur les facteurs de compétitivité.
- **La pertinence des lignes** est essentielle pour la France.
- **Le soutien financier** est indispensable en phase de démarrage.

Synthèse de la journée du 28 juin

par **Brice CASTIGLIONE**,
stagiaire Master d'Aménagement de l'Université de Provence

Le 28 juin 2007 a eu lieu à la gare maritime de Toulon une **journée thématique sur les autoroutes de la mer et le short sea shipping**. Organisée par l'Observatoire Régional des Transports, elle a regroupé une cinquantaine d'invités, professionnels et opérateurs du transport et représentants des pouvoirs publics. Le déroulement de cette journée s'est divisé en deux parties :

[1] En fin de matinée, les invités ont pu assister au **débarquement d'un navire roulier de la ligne Toulon-Civitavecchia**. Ils ont pu voir la sortie des camions avec leurs marchandises, celle des passagers suivis de leurs voitures personnelles.



Louis Costeplane, administrateur de l'ORT, accueille les participants.



Préparatifs de débarquement d'un navire roulier de la ligne Toulon-Civitavecchia.



[2] L'après-midi, un **court débat** a réuni les participants **autour de plusieurs intervenants impliqués à des degrés divers dans la mise en place de cette ligne** : le Directeur du Port de Toulon ; le Groupe Grimaldi Louis-Dreyfus ; le chargeur GEFCO.

D'autres sont intervenus pour parler de leur **expérience hors Méditerranée** (Groupe Charles André) et des études sur **l'évolution des autoroutes de la mer en Méditerranée** (DRE PACA). En outre, des questions ponctuelles des participants ont nourri les débats entre chaque intervention.



■ **Bernard STOUFF, Directeur du port et de l'aéroport, ouvre la journée en accueillant l'ORT.** L'objectif du Port de Toulon est de développer les autoroutes de la mer sur des lignes maritimes de courte distance comme alternative à la route. La France ne doit pas passer à côté des enjeux fondamentaux que sont les échanges entre l'Espagne, l'Italie et le Portugal. Il faut trouver un équilibre pour que la mer, véritable réalité de la France, y trouve sa position.

Toulon doit exister et doit revoir sa vision écologique et économique du transport au niveau de son port. La décision de mettre un terme à tout trafic polluant incite à un développement des lignes RoRo entre la France et l'Italie. Cela est permis par le fait que Toulon se trouve dans une bonne position fonctionnelle (meilleure voie d'accès) et géographique (transport routier sur l'axe Nord-Europe, sur l'Italie et l'Espagne).

De plus, les autoroutes de la mer peuvent desservir le Maroc, l'Italie, l'Espagne et la Turquie. Cela est facilité par une bonne desserte intérieure au port car il peut accueillir des marchandises venant du rail ou de la route. Le RoRo est en cours de développement et la ligne Toulon-Civitavecchia (40 000 passagers par an) monte en puissance. Le fait d'embarquer



Bernard Stouff, Directeur du port de Toulon, ouvre la journée.

avec son véhicule pendant 15 heures pour arriver à Rome est une donnée nouvelle et originale. Sur cet axe les investissements commencent à être capitalisés. Les perspectives sont jugées prometteuses.

Le port de Toulon souhaite maintenir l'importance de sa croissance de trafic obtenue depuis 2005. Cela passe par un développement continu de trafics RoRo sur l'axe Méditerranéen (en Italie avec le chargeur GEFCO) et également des croisières en partenariat avec le port et l'aéroport.

■ **Gonzague ARCHAMBEAUD (Grimaldi-Louis Dreyfus lines) expose comment la ligne Toulon-Civitavecchia a été mise en service en février 2005.** Un partenariat s'est formé entre Louis Dreyfus Armateurs et Grimaldi Napoli pour l'exploitation de cette ligne. Un navire RoPax, c'est-à-dire transportant aussi bien des véhicules que des passagers, de dernière génération, effectue la desserte qui dure 15 heures. La fréquence est de trois départs hebdomadaires dans chaque port (Toulon et Rome).

Les participants ont assisté le matin à l'arrivée et au débarquement du *Sorrento*, RoPax mesurant 186 mètres et ayant une capacité de 2 230 mètres linéaires, soit 150 remorques accompagnées de plus de 160 voitures, 820 passagers et 400 lits. Cette capacité importante lui permet d'offrir un service fret pour le transport des remorques et des semi-remorques (clients italiens, français, espagnols, grecs et turcs), des voitures neuves (Peugeot, Citroën, Fiat), d'autres types de matériels roulants (tracteurs ou engins de chantiers). Un service passagers est proposé avec 93 cabines dont deux suites ainsi que 62 sièges inclinables. De multiples services à bord comme des restaurants, bars, cinéma, jeux vidéos.

Cette ligne est reconnue comme une alternative réelle et innovante au transport « tout route » par l'Union Européenne et a été sélectionnée par le programme *Marco Polo II* en 2006. Sur trois ans, l'économie sur l'axe Toulon-Rome peut être évaluée à 1,157 million de tonnes/kilomètre. Selon les calculs de *Marco Polo*, le bonus environnemental est de 34 155 000 euros sur trois ans.



Ci-dessus la gare maritime passagers de Toulon, ci-contre une vue partielle du port de Toulon et un portique de débarquement.





Le service est fréquent et fiable à heures et jours fixes, les coûts et les temps de transit sont compétitifs par rapport aux coûts du trajet routier. Le temps de traversée maritime facilite notamment le repos réglementaire des chauffeurs, évite la traversée des Alpes et réduit le trafic, les risques d'accidents et les risques de pollutions.

Cependant, plusieurs difficultés apparaissent. La compétition avec la route est serrée, l'explosion du prix des soutes en 2006, les installations portuaires insuffisantes, le manque de mesures incitatives pour les transporteurs à utiliser le mer-routage ainsi que leur frein culturel à utiliser la mer comme solution alternative.

■ **Jean-François POIRET** explique comment **GEFCO** s'est investi en tant que chargeur, avec Grimaldi et la Chambre de Commerce et d'Industrie du Var. Le groupe fait de l'affrètement de véhicules automobiles et peut utiliser, grâce à Toulon, trois systèmes modaux principaux (ferroviaire, maritime et route). Dans d'autres ports, il est impossible d'associer ces trois systèmes.

Le groupe répartit son activité à Toulon autour de cinq lignes principales (l'Italie, Malte, l'Import de Sevel, l'Import de PSH, l'Import de Fiat).

Sur la ligne Toulon-Civitavecchia, les véhicules embarquant sur le Sorrento sont réparés sur différentes zones, dans le parc réservé

■ **Jean-Christophe LEYDET**, de la **Direction Régionale de l'Équipement**, présente d'abord des « Généralités » très utiles pour mettre en mémoire les implications socio-économiques de la pratique de l'Autoroute de la Mer, pour les institutions comme pour les professionnels (*voir article plus haut, p.2&3*); il propose dans un deuxième temps une analyse des résultats provisoires de simulation d'une modélisation réalisée pour le ministère des Transports. Ces résultats sont présentés sous forme de tableaux de coûts comparatifs et de cartographies des liaisons existantes (*voir le site de l'ORT*).

■ **Jean MOUROT** et **Christian CARBONNELL** (groupe Charles André) présentent le groupe et illustrent ses diverses implications dans des transports intermodaux et des trafics alternatifs, en Manche et en mer du Nord.

Il a atteint 750 millions d'euros de chiffre d'affaires en 2006. L'activité principale de Charles André demeure le transport intermodal en Manche et Mer du Nord. Le groupe oriente cette activité sur le Short Sea Shipping dont l'ensemble des produits circule sur l'Europe continentale (Grande-Bretagne, Benelux, Allemagne). Ce marché est en croissance du fait d'une bonne qualité de service et de sa compétitivité. Des perspectives sont prévues en Méditerranée.

L'organisation des dessertes en amont et en aval permet de s'occuper du pré- et du post-acheminement des marchandises. Charles André utilise deux, voire trois modes de transports afin d'acheminer les marchandises à ses clients, répondant ainsi aux besoins des clients et du marché quels que soient les moyens à mettre en œuvre pour respecter impérativement à la fois les conditions de sécurité, de fiabilité et de coût.

Le groupe s'est investi dans des activités intermodales depuis vingt ans. Des projets prennent forme comme celui qui est en cours de réalisation à Lavéra. C'est un projet de plate-forme de Transports Combinés (rail-route) qui partirait de la zone de production chimique de Lavéra vers le Nord de l'Italie afin de respecter l'interdiction pour les camions de transporter certaines matières très dangereuses sur les autoroutes traversant la Côte d'Azur. La maîtrise des risques et de la pollution sont autant d'éléments expliquant ces contraintes.



Le « Sorrento », navire de la Compagnie Grimaldi-Louis Dreyfus, affecté à la ligne Toulon-Civitavecchia.

Pour répondre à ces problèmes, le groupe Grimaldi-Louis Dreyfus propose d'introduire un écobonus européen pour les transporteurs routiers, de faire respecter les règles existantes, d'améliorer les infrastructures (quais, accès routiers, ferroviaires, rampes) et de mettre en place des procédures administratives et commerciales spécifiques aux autoroutes de la mer et facilitant leur pratique.

Enfin, en termes d'objectifs, le groupe souhaite développer des accords de coopération avec d'autres opérateurs logistiques d'importance afin de proposer des solutions logistiques intégrées (RoRail), des contrats avec des transporteurs européens et de proposer par exemple des solutions de land-bridges avec des liaisons adriatiques et transmanche avec, à terme, la mise en service d'un second navire afin d'étendre l'offre à un départ quotidien.

à GEFCO. Le bateau met en place trois rotations par semaine et la moyenne de chargement est de 150 véhicules. Grâce à un excellent partenariat avec le port de Toulon, le stockage des véhicules suit une logique industrielle et cela permet de gagner en productivité.

Un projet d'extension de cinq hectares permettra de stocker dorénavant 2 500 à 3 000 places, ce qui est très important pour le développement futur de l'activité.

Les objectifs de GEFCO pour 2007 sont d'avoir des partenaires fiables comme VFCI et CMGN au niveau du travail manutentionnaire. Les voies ferrées devront être traitées de la même façon, le partenariat avec GLD Lines devra se consolider du fait de l'importance du trafic maritime, les coûts devront être maîtrisés car plus on arrive à mutualiser les moyens, plus on arrive à être performant. Enfin, la priorité est de contracter et d'asseoir un partenariat avec Fiat.



Bibliographie

Il existe une très grande quantité de publications ou d'études sur ce thème, nous n'en avons retenu ici, pour mémoire, que quelques-unes, sans exclusive des autres...

Études et articles

- **Transport et Energie**, Georges DOBIAS, Comité Transport du CNISF, février 2007. 13 pages.
- **L'Autoroute de la mer, un nouveau concept ?** C. REYNAUD et D. DECOUPIGNY, CNR, Les cahiers de l'Observatoire, n° 224, février 2006 (argumentaire + exemples cartographiés). 8 pages.
- **Chronique des autoroutes maritimes. Où en est-on ?** André VIGARIE, Institut Français de la Mer, la Revue Maritime, n° 473, août 2005. 7 pages.
- **Autoroute de la mer : utopie ou solution d'avenir ?** Colloque européen, Cherbourg, 20-21 octobre 2005. 31 pages.
- **Autoroutes de la Mer et gestion du temps de travail dans les entreprises de transport routier**, Christian MOREL, CRET-LOG, ORT-Journal des Transports n° 53, mars 2004, p.6 [téléchargeable sur le site de l'ORT : www.ort-paca.fr à la rubrique « Publications ».

Colloques

- Colloque international de *l'Institut Méditerranéen des Transports Maritimes*.
- Contribution sur « *Les Perspectives de trafics et développement portuaire en Méditerranée* ». Alger (Algérie), 19-20 novembre 2006.
- Assemblée générale de la *Conférence des Villes de l'Arc Atlantique*.
- Exposé sur « *Quelles perspectives pour les autoroutes de la mer ?* », Figueira da Foz (Portugal), 1^{er} juillet 2006.
- **Les transports au XX^{ème} siècle : enjeux, innovations, choix et financements.** *Rencontres internationales de prospective du Sénat*, avril 2004.

Sites web

- http://www.transports.equipement.gouv.fr/rubrique.php?id_rubrique=2440
Contient des informations sur la problématique du transport intermodal dans son ensemble.
 - définition
 - réglementation
 - chiffres
 - dossiers et rapports
 - autoroutes ferroviaires et autoroutes de la mer
 - fiches pratiques.
- www.ademe.fr
- www.ecologie.gouv.fr, pour le Grenelle de l'environnement.



Éditeur : Observatoire Régional des Transports Provence-Alpes-Côte d'Azur
37, bd Périer - 13285 Marseille Cedex 8 - Tél. 04 91 00 52 66
site : www.ort-paca.fr
Directeur de la publication : Jean-Louis AMATO, président de l'ORT
Conception et réalisation : Approche 0491 157272