



A. SOUBIGOU

Autoroutes de la mer : rêve ou réalité ?

Inventé par l'armement italien pour promouvoir son réseau roulier ouest-méditerranéen puis repris politiquement par la Commission européenne, le terme d'autoroute de la mer mérite à l'évidence une certaine clarification. Il est clair qu'il s'agit d'un service de navires rouliers transportant des unités de fret sur roues, accompagnées ou non par leur chauffeur.

La fréquence est un critère important. Il s'agit donc des services réguliers bien cadencés par exemple journaliers ou trihebdomadaires. La vitesse peut être aussi importante, mais généralement les services ro-ro adoptent déjà des vitesses commerciales élevées.

Un très grand nombre de services rouliers existant en Europe sur ces éléments pourraient être qualifiés d'autoroutes de mer, les liens entre le continent et l'Angleterre comme la plupart des services de la Baltique et d'Adriatique.

Cependant, le terme d'autoroutes de la mer semble être réservé à des services qui outre la fréquence et la vitesse seront innovants parce que leurs trajets maritimes nouveaux constitueront un réseau de liens entre les côtes européennes alternatif à des trajets terrestres. Ces nouveaux services maritimes n'ont pas été mis en place parce que leur viabilité commerciale n'est pas évidente. Mais, c'est justement parce que ce n'est ni évident ni commercialement viable à leur début que les autoroutes de la mer suscitent une forte volonté d'accompa-

gnement politique. Le danger après 10 ans de débat sur les autoroutes de la mer est bien de les cantonner à des chimères politiques si le marché est quasi inexistant et les mesures d'accompagnement faibles.

Des armements audacieux

On ne peut cependant pas dire que les autoroutes de la mer soient seulement un projet d'avenir. Autour des produits forestiers et des véhicules neufs, mais pas seulement, depuis longtemps des services relient les ports belges et l'Europe nordique parfois avec des fréquences quotidiennes.

En Méditerranée, au fil des ans, les armements italiens Grimaldi et GNV ont constitué un bon réseau de services rouliers entre ports espagnols, italiens, marocains, tunisiens,

maltais et durant un temps français avec entre 2005 et 2009 le service Toulon – Civitavecchia de l'alliance Grimaldi Dreyfus.

Il faut sans doute attribuer aux autoroutes de la mer une part d'audace. Sans doute la meilleure illustration des autoroutes de la mer vient de Turquie. Entravés par les conflits yougoslaves, les transporteurs turcs ont initié leur propre service entre les régions d'Istanbul et Izmir avec le port italien de Trieste. Encore aujourd'hui, les ensembles routiers continuent de contourner les Balkans en une cinquantaine d'heures bien que ceux-ci avaient retrouvé la normalité politique. Les armements UN Roro et Ulusoy ont démontré que la mer pouvait être une voie de transport performante au service du transport routier de longue distance.

L'audace, c'est ce dont témoigne aussi l'armement néerlandais-finnois avec, depuis septembre 2007, son service entre Zeebrugge et Bilbao qui réussit à monter en puissance avec trois services par semaine et la confiance de chargeurs industriels et logisticiens. Le marché semble émergé. Spécialisé dans les véhicules neufs, UECC a annoncé récemment son intention de renforcer son offre aux transporteurs routiers pour ses liaisons atlantiques avec l'Espagne.

Les rendre économiquement viables

La Commission européenne, les Etats membres, les régions européennes, les opérateurs maritimes et portuaires n'ont pas manqué depuis 10 ans d'apporter leur pierre à la forte ambition portée par les autoroutes de la mer. Soucieux de l'aménagement du territoire européen, d'offrir des alternatives à la pression environnementale du transport terrestre ou simplement intéressés par de nouveaux marchés, ils se sont beaucoup engagés afin de poser les bases du développement des autoroutes de la mer.

La question centrale est leur viabilité économique. Jusqu'à présent le marché a répondu à la demande de liens maritimes rouliers dans les mers européennes. Plusieurs armements ont tenté et parfois réussi à lancer de nouvelles lignes. Cependant, une offre de service doit s'appuyer sur une demande conséquente. Positionnés en situation de concurrence face à des solutions routières plus rapides, économiques, souples et fiables (même si tout cela est un peu relatif), les projets d'autoroutes de la mer doivent constater les difficultés à passer.

Dès lors, tout le monde se tourne vers l'Administration. Pour favoriser l'usage de modes alternatifs, celle-ci ne peut ou ne veut pas véritablement brider économiquement le transport routier même si les taxes, kilométrique allemande ou carbone française (à venir), sont des premiers pas. Il faut donc aider les autoroutes de la mer notamment dans leur phase initiale.

Des subventions incitatives

Cette aide au démarrage existe : le programme européen Marco Polo est actif depuis plusieurs années. La France met en place la sienne et a défini avec l'Espagne une aide bilatérale pour des lignes entre Montoir (Nantes Saint-Nazaire) et deux ports espagnols (Vigo et Gijón) même s'il reste encore beaucoup d'interrogations quant au lancement effectif des services choisis.

Des armements comme UN Roro ont su démontrer que la mer pouvait être complémentaire de la route



Plus grave, en Europe du Nord, un appel à projet d'autoroutes de la mer n'a visiblement suscité aucun intérêt des opérateurs maritimes qui semblent parfois un peu éloignés de l'agitation des cercles des institutions politiques de tous niveaux. Par ailleurs, la crise actuelle ne peut aider à être novateur sans marché clair.

Les projets d'autoroutes de la mer butent sur la réserve des acteurs du transport routier (transporteurs, logisticiens, commissionnaires) qui souvent connaissent et redoutent aussi le monde portuaire. Pour les autoroutes de la mer comme pour le *short sea shipping* une simplification des documents (contrat de transport, passages portuaires, contrôle douanier) est nécessaire. Sous la formule d'*Europe maritime sans barrière*, la Commission souhaite avancer sur cette question. Un moyen de franchir le cap est d'accompagner la demande au travers d'un subventionnement spécifique baptisé en Italie l'*écobonus*. Les transporteurs routiers bénéficient d'une remise financière s'ils utilisent une solution maritime. Les *écobonus* sont donc un instrument incitatif particulièrement souhaité par les armateurs méditerranéens, mais dont on imagine qu'il faut lui trouver un financement au travers des taxes prélevées sur le transport terrestre.

Une demande encore insuffisante

Ne demandons-nous pas trop aux autoroutes de la mer ? En Europe du Nord, comme dans l'arc Atlantique et en Méditerranée jusqu'en Afrique du Nord, de nombreux acteurs sont mobilisés pour développer ces autoroutes de la mer. Elles butent souvent sur la réalité même du marché, la compétitivité difficile des solutions maritimes ou simplement l'absence de demande consolidée.

Les leviers publics par stimulation de l'offre ou de la demande doivent-ils être encore élevés ?

Beaucoup réclament une politique européenne plus forte que les Réseaux européens de transports (RTE-T) qui ne concerne que les ports ou Marco Polo pour les projets innovateurs. Les acteurs considèrent souvent les excès bureaucratiques des processus européens qui, eux, se méfient des projets mal ficelés ou non viables ces derniers n'ayant pas aidé la réputation du cabotage européen.

En France, le second rapport du sénateur de Richemont réclame la mise en place d'un *écobonus* mais surtout un engagement des acteurs publics dans la mise à disposition au marché de navires (propriétaire et fréteur) pour couvrir des services d'intérêt généraux opérés par des acteurs privés.

Véritable serpent de mer du transport européen, les autoroutes de mer souffrent sans doute d'être un objet économique étranger partiellement privé d'une demande suffisamment constituée pour former marché viable. Les opérateurs maritimes ont, ces dernières années, lancé bien des services parfois de manière éphémère. On ne peut leur reprocher leur attentisme, mais ils ne peuvent se lancer dans des projets dont la viabilité semble très difficile.

Parallèlement, les institutions politiques portent beaucoup, voir trop, d'attention à ces autoroutes de la mer sans changer les cadres concurrentiels très favorables à la route. Le marché peut faire, mais seulement avec des aides et des changements plus globaux défavorables à la route incitant un transfert plus massif vers la mer, le rail et les fleuves. Les changements du transport européen demandent plus que des intentions. ■

Paul Tourret, ISEMAR



La France et l'Espagne ont mis en place une aide pour des lignes entre Montoir et les ports de Vigo et Gijón