



**Conseil économique
et social**

Distr.
GÉNÉRALE

ECE/TRANS/WP.5/2006/7/Add.1
30 juin 2006

FRANÇAIS
Original: ANGLAIS

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE

COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS

Groupe de travail chargé d'examiner les tendances
et l'économie des transports

Dix-neuvième session
Genève, 14 et 15 septembre 2006
Point 4 b) de l'ordre du jour provisoire

TRANSPORTS DANS LA RÉGION MÉDITERRANÉENNE

Développement des transports dans la région méditerranéenne

Additif

Note du secrétariat

Introduction

1. À sa dix-huitième session tenue en 2005, le Groupe de travail a prié le secrétariat de demander aux gouvernements membres de lui fournir, à sa prochaine session, des renseignements sur les faits nouveaux relatifs aux autoroutes de la mer.
2. La notion d'autoroute de la mer a été présentée par la Commission européenne dans son Livre blanc sur le transport de 2001 comme une «véritable alternative compétitive aux parcours terrestres». En 2004, les directives révisées sur le réseau transeuropéen de transport prévoyaient la création de quatre autoroutes de la mer: l'autoroute de la mer Baltique, l'autoroute de la mer de l'Europe de l'Ouest, l'autoroute de la mer de l'Europe du Sud-Est et l'autoroute de la mer de l'Europe du Sud-Ouest.

3. La notion d'autoroute de la mer s'inspire du transport maritime à courte distance, qui, ces dernières années, a progressé à un rythme analogue à celui du transport routier. Selon la Commission, les autoroutes de la mer sont un moyen de transporter les marchandises plus efficace, plus rentable et moins polluant, elles ont pour effet de réduire les encombrements routiers à la hauteur des principaux goulets d'étranglement d'Europe, elles permettent des liaisons plus efficaces et plus fiables avec les régions périphériques, et elles contribuent au renforcement et à la durabilité de l'économie européenne.

4. La Finlande, la Slovénie et le Royaume-Uni ont fait parvenir les informations ci-dessous.

Finlande

5. Un groupe de travail de l'autoroute de la mer Baltique a été créé en 2004. Présidé par la Finlande, il regroupe tous les pays de la mer Baltique membres de l'UE (la Fédération de Russie participe à un sous-groupe). Le groupe de travail est chargé de coordonner le développement de l'autoroute de la mer Baltique, de définir un «plan-directeur» et de mener une étude des flux de marchandises. Cinq sous-groupes informels s'occupent chacun d'une des questions suivantes: infrastructure, déglacage, financement, sûreté et sécurité, et autoroutes de l'information.

6. Cent millions de personnes vivent autour de la mer Baltique, où le transport maritime joue un rôle vital. La part du transport maritime dans le commerce extérieur de la Finlande est actuellement de 85 %. La Finlande et l'Allemagne ont lancé en février 2006 un appel d'offres pour la réalisation de projets liés à l'autoroute de la mer Baltique. Un soutien financier pouvant aller jusqu'à 20 % peut être accordé pour des projets portant par exemple sur l'infrastructure portuaire, la construction de routes, les liaisons rail-mer, les systèmes d'information et les aides à la sûreté de la navigation.

7. L'autoroute de la mer Baltique devrait en outre améliorer les liaisons de transport entre l'UE et la Fédération de Russie grâce à un raccordement avec le Transsibérien et à un accroissement de la capacité portuaire de la Fédération de Russie dans le golfe de Finlande.

Slovénie

8. La Slovénie appuie la création d'autoroutes de la mer et de liaisons de transport maritime à courte distance entre pays européens, et souhaite s'intégrer davantage à ce réseau. À cette fin, elle s'efforce d'améliorer les liaisons de transport terrestre entre le port de fret de Koper et son arrière-pays.

9. La Slovénie fera partie de l'autoroute de la mer de l'Europe du Sud-Est, qui relie la mer Adriatique à la mer Ionienne et à la Méditerranée orientale. Le port de Koper, qui est relié à son arrière-pays par une autoroute moderne et une ligne de chemin de fer, fait partie du corridor paneuropéen n° 5 du TEN-T (réseau de transport transeuropéen).

10. En juin 2005, la Slovénie a été invitée, avec l'Italie, la Grèce, Chypre et Malte, à participer au projet d'autoroute de la mer de la Méditerranée orientale, et en décembre 2005 le Ministère des transports de Slovénie a donné son accord. L'étude conjointe qui sera établie dans le contexte de ce projet a les objectifs suivants:

a) Mettre sur pied un comité qui établisse des contacts avec toutes les régions participant au projet;

- b) Définir l'itinéraire de l'autoroute de la mer;
- c) Définir les besoins futurs et recenser les goulets d'étranglement et les insuffisances de l'infrastructure;
- d) Choisir les projets à mettre en œuvre et déterminer les ressources financières nécessaires;
- e) Créer un réseau d'experts;
- f) Élaborer des recommandations et instructions pour la mise en œuvre du projet.

11. L'étude intitulée «Elaboration of the East Mediterranean Motorways of the Sea Master Plan» (Élaboration du plan directeur de l'autoroute de la Méditerranée orientale) servira de base à la mise sur pied des projets futurs le long de l'autoroute de la mer de l'Europe du Sud-Est. Afin de donner une nouvelle impulsion aux autoroutes de la mer, une conférence a été organisée à Ljubljana en janvier 2006. À cette occasion, M. Janez Božič, Ministre des transports de Slovénie, a signé un mémorandum de coopération avec la Grèce. L'accord relatif au projet conclu entre les pays concernés et la Commission tient compte de la décision de la Commission. Une liaison régulière entre Barcelone et le port de Koper a déjà été établie, qui pourrait, en fin de compte, faire partie de l'autoroute de la mer reliant la Méditerranée du Sud-Est à la Méditerranée du Sud-Ouest. La société Luka Koper prévoit également de mettre sur pied un projet de transport de véhicules par rail entre la Slovaquie et la Slovénie.

Royaume-Uni

12. Au Royaume-Uni, le transport par voie navigable représente 24 % du transport annuel de marchandises, contre 64 % pour la route et 8 % pour le rail. Pour promouvoir le transport de fret par voie navigable, on invoque la réduction des encombrements et de la pollution. Le Royal Automobile Club a estimé que l'encombrement des routes coûtait à l'économie du pays environ 30 milliards de livres par an, c'est-à-dire plus qu'à aucun autre pays d'Europe¹. Le transport de fret par voie navigable offre l'avantage de s'intégrer relativement bien au paysage, d'être peu bruyant et d'être beaucoup moins polluant pour l'atmosphère que le transport routier.

13. Le Royaume-Uni souscrit aux objectifs généraux des autoroutes de la mer, notamment pour remédier aux problèmes des encombrements routiers. Toutefois, puisque les ports sont en compétition les uns avec les autres, il lui semble qu'il ne serait pas raisonnable de rompre l'équilibre commercial en sélectionnant un petit nombre de ports qui feraient partie des autoroutes de la mer. En outre, le Royaume-Uni étant un État insulaire, doté d'un secteur maritime fort, il souhaite éviter toute distorsion de la concurrence et toute perturbation des opérations commerciales établies. Toutefois, il est disposé à examiner des propositions concernant les autoroutes de la mer si un autre État membre de l'UE le sollicite.

¹ Cité dans «Opportunities for water freight transport in the UK», M^{me} Heather Leggate et M^{me} Viara Bijkova, 2005.