



**Conseil économique  
et social**

Distr.  
GÉNÉRALE

ECE/TRANS/WP.5/2006/7  
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

TRANSPORT DANS LA RÉGION DE LA MÉDITERRANÉE

Développement du transport dans la région de la Méditerranée

Conclusions de la Conférence ministérielle sur les autoroutes de la mer,  
qui s'est tenue à Ljubljana (Slovénie), le 24 janvier 2006

Note du secrétariat

1. Dans son Livre blanc de septembre 2001, la Commission européenne proposait la création d'autoroutes de la mer, conçues comme une véritable solution de rechange concurrentielle au transport routier, et financées par l'Union européenne. Ces autoroutes de la mer devraient faire partie du réseau transeuropéen de transport (RTE-T).
2. La notion d'«autoroutes de la mer» suppose la création de nouveaux réseaux logistiques intermodaux à base maritime qui devraient provoquer une modification structurelle de l'organisation des transports. Ces réseaux devraient être plus durables, mais aussi plus rentables que les réseaux de transport purement routier. La notion repose sur des liaisons maritimes de qualité, fréquentes et régulières entre des routes maritimes et un certain nombre de ports ou de régions portuaires possédant une capacité suffisante et de bonnes liaisons avec leur arrière-pays. En outre, elles ont l'avantage de contourner des obstacles naturels comme les Alpes ou les Pyrénées et de désenclaver les régions périphériques.

3. Le transport de fret par la route devrait progresser de 70 % dans l'Union européenne d'ici 2020, et même doubler dans les nouveaux États membres. Les autoroutes de la mer représentent une solution de rechange concurrentielle qui pourrait absorber une part significative de cette augmentation. Les autoroutes de la mer devraient donc pouvoir améliorer l'accès à tous les marchés de l'Europe et désengorger le système routier européen. À cette fin, il faudra tirer un meilleur parti des ressources en matière de transport maritime, mais aussi des possibilités du transport ferroviaire et du transport par voie navigable, dans le cadre d'un système de transport intégré. Le transport intermodal fondé sur le transport maritime à courte distance a un meilleur rendement énergétique, est moins polluant, moins bruyant et occupe moins de terrain que le transport routier. Si le projet réussit, le réseau de transport européen devrait s'en trouver plus durable.

4. L'adoption, par le Conseil et le Parlement européens, de l'article 12 a) des orientations pour le réseau RTE-T, le 29 avril 2004, donne un fondement juridique au financement des autoroutes de la mer. L'article 12 a) en question assigne trois objectifs principaux aux autoroutes de la mer:

- a) Concentrer les flux de fret sur des routes maritimes;
- b) Augmenter la cohésion;
- c) Réduire les encombrements routiers par une redistribution modale.

5. Quatre autoroutes de la mer ont été retenues:

a) L'autoroute de la mer Baltique, qui relie les États membres riverains de la mer Baltique aux États membres de l'Europe centrale et de l'Europe occidentale, y compris le canal reliant la mer du Nord à la mer Baltique (d'ici 2010);

b) L'autoroute de la mer de l'Europe occidentale, qui va du Portugal et de l'Espagne jusqu'à la mer du Nord et la mer d'Irlande en passant par l'arc atlantique (d'ici 2010);

c) 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, y compris Chypre (d'ici 2010);

d) L'autoroute de la mer du sud-ouest de l'Europe (ou de la Méditerranée occidentale), qui relie l'Espagne, la France, l'Italie et Malte et qui se raccorde à l'autoroute de la mer de l'Europe du Sud-Est, avec en outre des embranchements vers la mer Noire (d'ici 2010).

6. Ces couloirs offrent une des caractéristiques essentielles des projets, à savoir la présence d'infrastructures flottantes sur les mers d'Europe. Cependant, il appartient aux transporteurs, aux États membres et à la Communauté de mettre en œuvre des projets financièrement et techniquement viables, afin de mieux tirer parti de ces ressources maritimes dans le cadre de nouveaux systèmes de transport intermodal à base maritime. D'ici 2010, un véritable réseau d'autoroutes de la mer devrait traverser l'Europe en empruntant les couloirs définis ci-dessus.

7. Pour que les autoroutes de la mer soient une réussite, chaque projet doit remplir trois conditions:

a) Premièrement, pour obtenir la concentration nécessaire de flux de fret, choisir judicieusement les ports, les couloirs intermodaux et les services;

b) Deuxièmement, tous les protagonistes doivent avoir à cœur la réussite du projet;

c) Troisièmement, les autoroutes de la mer devraient offrir des prestations de qualité de bout en bout de la chaîne afin d'attirer les utilisateurs.

8. La première Conférence ministérielle sur la préparation des futures autoroutes de la mer s'est tenue en janvier 2006 en Slovénie. Coorganisée par la Commission européenne, elle a réuni plus de 100 participants représentant les transporteurs, les États membres et le Parlement européen pour examiner les difficultés que posaient les autoroutes de la mer, mais aussi les possibilités qu'elles offraient. Parmi les principales questions abordées, on relèvera le choix des ports et des régions portuaires, les liaisons maritimes et la question du financement.

9. Insistant sur l'importance de cette initiative, le Vice-Président, M. Barrot, a déclaré en substance que si l'industrie européenne voulait rester concurrentielle, elle avait besoin de systèmes de transport à la fois efficaces et sûrs. Il a ajouté que plus on favorisera le transport de fret par mer, plus on réduira la pollution et les encombrements. Il a conclu en disant que les autoroutes de la mer représentaient une solution à la fois pratique et relativement bon marché.

10. Une des difficultés sera d'obtenir que tous les protagonistes – qu'ils appartiennent au secteur public ou au secteur privé – mettent leurs efforts en commun pour choisir les meilleurs itinéraires puis mettre en œuvre les projets.

11. Les conclusions adoptées par la Conférence sont reproduites ci-dessous.

Conférence ministérielle sur les autoroutes de la mer  
Ljubljana (Slovénie), 24 janvier 2006

Conclusions adoptées par la Conférence

1. Le transport maritime, véritable épine dorsale du commerce international, offre de grandes possibilités de développer les échanges commerciaux intracommunautaires. Pour leur développement, nos économies ont besoin de liaisons maritimes à la fois fiables et efficaces mais ce développement doit être conforme aux besoins de l'industrie. L'industrie maritime européenne exploite déjà avec succès un certain nombre de ces liaisons pour répondre à une demande.
2. Les autoroutes de la mer sont une nouvelle notion de la politique européenne des transports qui devrait se renforcer au fil du temps. Elles visent à unir les efforts faits pour favoriser une redistribution modale fondée sur la cohérence et améliorer les liaisons maritimes, en tenant compte des initiatives des États membres et de la Commission.
3. Pour parvenir à l'objectif ambitieux des autoroutes de la mer, qui est de canaliser le flux de marchandises dans des liaisons maritimes, il faut que les conditions suivantes soient remplies:
  - a) Recenser les liaisons maritimes susceptibles de devenir des autoroutes de la mer en choisissant parmi les liaisons maritimes viables, qu'elles soient anciennes ou nouvelles, présentant suffisamment de régularité et de fréquence, afin de réduire les goulets d'étranglement routiers et éventuellement désenclaver les régions et les pays insulaires ou périphériques. Pour ce faire, il faudra tenir compte de la demande de trafic et de la situation des marchés considérés ainsi que des incidences sociales et environnementales;
  - b) Analyser de façon systématique les besoins des acteurs socioéconomiques, à qui il faudra expliquer que les avantages offerts par ces nouvelles liaisons maritimes ne vaudront que pour autant qu'il y ait une demande;
  - c) Définir les modalités de mise en œuvre des autoroutes de la mer et définir notamment les ports devant faire partie de la chaîne logistique, en tenant compte des caractéristiques de chaque couloir;
  - d) Canaliser le trafic sur les ports ou les régions portuaires et les liaisons indispensables à la viabilité de l'autoroute de la mer sur laquelle ils sont situés, et notamment choisir les liaisons des autoroutes de la mer, conformément à la législation relative au RTE-T et en se servant de critères de qualité. Veiller notamment aux incidences sur la concurrence, notamment par rapport aux liaisons maritimes existantes. Tous les choix devront être ouverts et transparents;
  - e) Analyser de façon approfondie les projets d'autoroutes de la mer d'un point de vue financier, juridique et technique et coordonner les investissements provenant de fonds communautaires, nationaux, régionaux ou privés afin de financer la mise en œuvre de ces projets;
  - f) Supprimer les derniers obstacles au développement des autoroutes de la mer, par exemple en simplifiant les formalités douanières et autres et en développant le système du guichet électronique unique;

- g) Recourir si nécessaire à d'autres dispositions de sécurité concernant les transports maritimes à courte distance prévues dans le Règlement CE n° 725/2004, qui assurent un niveau de protection suffisant, tout en diminuant les formalités administratives;
- h) Les autoroutes de la mer devraient aussi comprendre des services de transport de fret par rail ou voie navigable afin d'assurer des services porte à porte intégrés plus durables;
- i) Les autoroutes de la mer doivent faire appel aux dernières techniques qui, une fois mises en valeur, devraient attirer des jeunes dans les professions maritimes;
- j) La coopération entre les États membres traversés par les autoroutes de la mer devrait être développée par exemple au moyen de mémorandums d'accord ou de plans directeurs relatifs aux couloirs empruntés par ces autoroutes. Il faudrait aussi assurer un bon échange d'informations entre les protagonistes participant à la préparation des différents couloirs des autoroutes de la mer afin de maintenir une certaine cohérence dans l'approche globale;
- k) Les États membres sont priés d'accorder clairement la priorité aux autoroutes de la mer dans le cadre du programme RTE-T et d'y associer le secteur privé, afin que la notion d'autoroutes de la mer débouche sur des initiatives concrètes. La Commission établira en 2007 une première liste de projets d'autoroutes de la mer présentant un intérêt commun, d'après la liste de projets soumise par les États membres dans le cadre du programme RTE-T;
- l) Il conviendrait d'organiser en temps utile une réunion ministérielle qui serait chargée d'évaluer les progrès réalisés dans la préparation et la mise en œuvre des projets d'autoroutes de la mer et de s'assurer que les fonds de l'Union européenne nécessaires à leur mise en œuvre sont réunis;
- m) Compte tenu de l'importance des autoroutes de la mer et de la complexité de leur mise en œuvre, il serait judicieux de nommer un coordonnateur européen pour faciliter les choses et contribuer à la mise au point d'une stratégie cohérente de mise en œuvre des projets d'autoroutes de la mer;
- n) Les autorités publiques nationales et régionales devraient appuyer l'élargissement du mandat des centres nationaux de promotion du transport maritime à courte distance afin qu'il englobe l'intermodalité et que les centres en question favorisent le transport intermodal pour contribuer à la réalisation des autoroutes de la mer;
- o) Pour sa part, la Commission prendra des initiatives concrètes pour permettre l'échange d'informations, la sélection et la promotion de bonnes pratiques et suivre les progrès réalisés;
- p) Les États membres et la Commission réitèrent l'importance des Conclusions formulées par la Présidence lors du Conseil informel des transports qui s'est tenu à Amsterdam, le 10 juillet 2004, sur le transport maritime à courte distance dans l'Union européenne élargie, laquelle fait de ce type de transport un élément essentiel de la réussite des autoroutes de la mer.