

T.1.2.6. Rapport et analyse des connexions maritimes et intégration de celles-ci dans la programmation des Autoroutes de la Mer

Janvier 2018

Autorité du Système Portuaire de la Mer de Sardaigne

TABLE DES MATIÈRES

1. INTRODUCTION	3
2. CADRE GÉNÉRAL DU SYSTÈME DES RÉSEAUX RTE-T	4
2.1. La Programmation Européenne	4
2.2. La Programmation Nationale.....	7
2.3. Les Euro-corridors.....	11
2.4. Le plan des Autoroutes de la Mer.....	17
3. L'ÉVOLUTION DE LA DEMANDE DU TRAFIC MARITIME ITALIEN, FRANÇAIS ET INTERNATIONAL DANS LE SYSTÈME DES AdM AVEC UNE RÉFÉRENCE SPÉCIALE DANS LA ZONE DE COOPÉRATION	21
3.1. Les Autoroutes de la Mer et le transport maritime à courte distance entre la Sardaigne, la Corse et l'île d'Elbe et la zone de coopération (avec extension à d'autres zones plus représentatives).....	22
3.2. Les connexions des autoroutes de la mer et le trafic maritime à courte distance relatives à la Sardaigne, la Corse et l'île d'Elbe avec tous les corridors européens	27
3.3. Analyse des plans de Corridor alimentés par les Autoroutes de la Mer et le Trafic maritime à courte distance de la Sardaigne, la Corse et l'île d'Elbe	34
3.4. Analyse de l'impact des trafics maritimes alimentés par les AdM et le trafic maritime à courte distance de la Sardaigne, de la Corse et l'île d'Elbe sur les différents corridors européens.....	42
3.5. Conclusions et propositions pour une meilleure intégration des AdM et le trafic maritime à courte distance dans les corridors de référence et la participation des îles dans leurs processus décisionnels	50
4. LES PROGRAMMES COMMUNAUTAIRES ET NATIONAUX POUR LE SOUTIEN ET LE FINANCEMENT DES AUTOROUTES DE LA MER.....	52
5. LES ANALYSES, LES POINTS FORTS ET FAIBLES DE LA PLANIFICATION EUROPEENNE ET NATIONALE ET DES POLITIQUES DE SOUTIEN ET DE FINANCEMENT DES AdM ENTRE LA SARDAIGNE, LA CORSE ET L'ILE D'ELBE ET LA ZONE DE COOPERATION	58
5.1. Le cadre communautaire et national	58
5.2. Le cadre des routes maritimes entre la Sardaigne, la Corse et l'île d'Elbe.....	61
5.3. Eléments critiques découverts par rapport à d'autres régions européennes - considérations.....	64
5.4. Proposition de correction de l'actuel cadre communautaire et national des politiques de programmation et de soutien des AdM	65
6. CONCLUSIONS.....	66
6.1. Amélioration et optimisation des liaisons maritimes existantes et création de nouvelles liaisons réalisables, régulières et à haute fréquence pour le transport de marchandises (ainsi que de passagers) afin d'améliorer, dans le bassin méditerranéen, l'accessibilité des régions de la Sardaigne, de la Corse et de l'île d'Elbe	67
6.2. La relance de l'intégration économique entre la Sardaigne, la Corse et l'île d'Elbe et le reste du territoire communautaire à travers une politique des AdM.....	68
6.3. Proposition d'un nouveau Plan directeur des AdM entre la Sardaigne, la Corse et l'île d'Elbe et la Zone de Coopération.....	68
7. ÉLABORATION GRAPHIQUE SOMMAIRE	70
RÉFÉRENCES BIBLIOGRAPHIQUES	81

1. INTRODUCTION

Ce rapport présente les résultats d'une étude sur les connexions maritimes des îles de la Zone de Coopération et sur les programmes et politiques en faveur des Autoroutes de la Mer et du transport maritime à courte distance.

Le chapitre 2 est consacré à un cadre général du système des RTE-T, à partir d'un résumé de la Programmation Européenne sur le sujet (§ 2.1) et continuant ensuite avec l'introduction dans les détails de la Programmation Nationale (§ 2.2). Le point § 2.3 décrit brièvement la configuration territoriale des corridors européens qui donnent sur la Méditerranée Occidentale et le point 2.4, à la suite d'un résumé du concept "d'Autoroutes de la Mer", montre les principaux contenus du Plan européen de mise en œuvre détaillé et le document de mise à jour qui est en cours de discussion (§ 2.4).

Le chapitre 3 présente les principaux résultats d'une analyse statistique sur l'évolution de la demande de trafic maritime de la Sardaigne, de la Corse et de l'île d'Elbe. Une image préliminaire de l'évolution du trafic national et régional est présentée, pour examiner ensuite les détails des relations entre les principaux ports insulaires, avec une référence particulière au trafic ro-ro (§ 3.1). Par la suite, le cadre des relations entre les ports des îles et la rive continentale est reconstruit (§ 3.2.). Le § 3.3 analyse les Plans du Corridor, qui incluent les ports continentaux avec lesquels les îles entretiennent les relations les plus cohérentes, et au § 3.4, l'impact du trafic maritime est analysé dans l'ensemble des connexions avec le continent européen. Au point 3.5, les conclusions de l'analyse sont tirées et certaines propositions sont élaborées en vue d'une plus grande intégration des AdM et du transport maritime à courte distance dans les corridors de référence et la participation des îles aux processus décisionnels de ces dernières.

Le chapitre 4 donne un aperçu de certains points forts et faibles liées aux programmes européens et nationaux sur les AdM. Le point 5.1 résume certaines réflexions produites aux niveaux communautaire et national, tandis que le point 5.2 présente brièvement le cadre des routes maritimes entre les îles. Le point 5.3 souligne les répercussions que les critères de planification communautaire et nationale ont sur la possibilité d'utiliser les mécanismes d'incitation AdM pour la Corse, la Sardaigne et l'île d'Elbe, alors que le point 5.4 propose des corrections au cadre communautaire et national actuel de programmation AdM.

Le chapitre 5 donne un aperçu de certains points forts et faibles liées aux programmes européens et nationaux sur les AdM. Le point 5.1 résume certaines réflexions produites aux niveaux communautaire et national, tandis que le point 5.2 présente brièvement le cadre des routes maritimes entre les îles. Le point 5.3 souligne les répercussions que les critères de planification communautaire et nationale ont sur la possibilité d'utiliser les mécanismes d'incitation AdM pour la Corse, la Sardaigne et l'île d'Elbe, alors que le point 5.4 propose des corrections au cadre communautaire et national actuel de programmation AdM.

Le chapitre 6 comprend des conclusions et réflexions finales sur les questions examinées au cours du présent rapport. Le point 6.1 traite l'optimisation des connexions maritimes existantes et la création de nouvelles connexions maritimes avec les îles de la Zone de Coopération, en adoptant le point de vue d'une optique de chaîne logistique intégrée. Au point 6.2 on considère les AdM comme un instrument possible pour relancer l'intégration économique entre la Sardaigne, la Corse et l'île d'Elbe dans le cadre d'une vision stratégique des territoires. Enfin, le point 6.3 élabore une proposition d'un nouveau Plan directeur des AdM entre la Sardaigne, la Corse et l'île d'Elbe et la Zone de Coopération structurée sur 4 axes de soutien.

2. CADRE GÉNÉRAL DU SYSTÈME DES RÉSEAUX RTE-T

Ce chapitre présente un cadre général du système des réseaux RTE-T en partant d'un résumé de la Programmation Européenne sur le sujet (§ 2.1) et en abordant ensuite les détails de la Programmation Nationale (§ 2.2). Par la suite, le point 2.3 décrit brièvement la configuration territoriale des corridors européens riverains de la Mer Méditerranée Occidentale et le point 2.4, à la suite d'un résumé synthétique du concept des « Autoroutes de la Mer », montre les contenus principaux du DIP (Plan de mise en œuvre détaillé) européen et du document de mise à jour qui est en cours de discussion (§ 2.4).

2.1. La Programmation Européenne

Le rôle que l'Union européenne a assigné à sa politique concernant les transports est de réaliser les infrastructures de transport et les interconnexions nécessaires pour soutenir le marché unique, assurer la libre circulation des biens et des personnes et renforcer la croissance, l'emploi et la compétitivité dans le cadre de l'Union.

L'intervention réglementaire la plus récente à cet égard est celle de 2013, avec la publication des deux règlements établissant la nouvelle programmation des réseaux de transport transeuropéens: le Règlement 1315/2013 du 11 décembre 2013 inclut les lignes directrices de l'Union européenne pour le développement du réseau de transport transeuropéen; le Règlement 1316/2013 du 11 décembre 2013 établit le Mécanisme pour l'Interconnexion en l'Europe (MIE, également connu au niveau national en tant que CEF - Connecting Europe Facility) avec lequel il établit les conditions, les méthodes et les procédures pour la fourniture d'assistance financière aux réseaux transeuropéens.

Les objectifs du réseau de transport transeuropéen par rapport aux réseaux plus généraux de l'Union sont décrits dans l'art. 4 du Règlement (UE) 1315/2013. L'objectif du réseau RTE-T est de renforcer la cohésion sociale, économique et territoriale de l'Union et de contribuer à la création d'un espace européen unique de transport, efficace et durable, pour accroître les bénéfices pour les utilisateurs et soutenir une croissance inclusive.

L'article 10 du Règlement 1315/2013 indique les priorités générales de la programmation:

- a) assurer une meilleure accessibilité et connectivité pour toutes les régions de l'Union tout en prenant en compte le cas particulier des îles, des réseaux isolés et des régions reculées, ultrapériphériques et à faible densité de population;
- b) assurer une intégration optimale des modes de transport et l'interopérabilité entre eux;
- c) mettre en place les chaînons manquants et éliminer les goulets d'étranglement, notamment sur les tronçons transfrontaliers;
- d) promouvoir une utilisation efficace et durable des infrastructures et, si nécessaire, d'augmenter les capacités;
- e) améliorer ou entretenir la qualité des infrastructures en termes de sécurité, de sûreté, d'efficacité, d'aptitude à faire face aux conditions climatiques et, le cas échéant, aux catastrophes, de performance environnementale, de conditions sociales, d'accessibilité à tous les usagers, notamment les personnes âgées, les personnes à mobilité réduite et les voyageurs handicapés, et la qualité des services et la continuité des flux de circulation;

- f) mettre en œuvre et de développer les applications télématiques, et de promouvoir un développement technologique innovant.

À la base de la publication des deux Règlements, il y a l'examen entrepris par la Commission européenne en 2009 dans le but de définir un «réseau global» (comprehensive network) de liaisons ferroviaires, routières, portuaires et aéroportuaires, qui se compose en grande partie des réseaux nationaux, auxquels un «réseau central» (core network) s'interpose qui inclut des axes et des nœuds d'importance stratégique pour les flux de transport au sein du marché intérieur, ainsi qu'entre l'Union Européenne et d'autres pays voisins et d'autres parties du monde.

En particulier, suite à l'élargissement de l'UE en 2004-2007¹, l'objectif politique du nouveau système des réseaux RTE-T est d'améliorer l'intégration entre la zone d'ouest et l'est du continent, tout en favorisant un rééquilibrage entre les modes de transport. Les RTE-T représentent non seulement des routes commerciales mais aussi des instruments de connexion politique et institutionnelle².

Le réseau central comprend donc les parties du réseau RTE-T qui revêtent la plus haute importance stratégique pour la réalisation des objectifs de la politique relative au réseau transeuropéen des transports. Le réseau central (core network) a donc pour mission d'éliminer les goulets d'étranglement du réseau, de le moderniser et d'alléger les opérations transfrontalières de transport de passagers et de marchandises. Le réseau central représente l'épine dorsale du réseau de mobilité multimodale et se concentre sur les connexions transfrontalières, les nœuds multimodaux et les liaisons avec les réseaux de transport des pays voisins.

Une fois construit, conformément aux objectifs de l'Union, le réseau central comprendra 94 grands ports européens avec des lignes ferroviaires et routières, 38 grands aéroports avec des lignes ferroviaires menant aux grandes villes, 15 000 km de lignes ferroviaires à grande vitesse et 35 projets transfrontaliers visant à réduire les goulets d'étranglement. Selon les termes de la Programmation, l'achèvement du réseau central est prévu avant le 2030.

Aux niveaux régional et national, le réseau global (comprehensive network) alimente le réseau central de transport. En plus du réseau central, la programmation comprend un réseau de lignes qui se connecte au réseau central aux niveaux régional et national. Le rôle de ce réseau est de couvrir tout le territoire de l'Union Européenne et d'assurer l'accessibilité aux toutes ses régions. L'objectif déclaré de l'Union est de faire en sorte que, avant le 2050, la majorité des citoyens et des entreprises européens n'effectue plus de 30 minutes de voyage dans le réseau principal.

L'instrument de mise en œuvre du réseau central est représenté par les Corridors (CNC, Core Network Corridors), qui facilitent la réalisation coordonnée du réseau central et incluent les ports maritimes, les aéroports et leurs accès. Il s'agit de 9 corridors principaux: 2 corridors nord-sud, 3 corridors est-ouest et 4 corridors diagonaux (voir § 2.3), auxquels sont ajoutées, comme priorité transversale, les Autoroutes de la Mer.

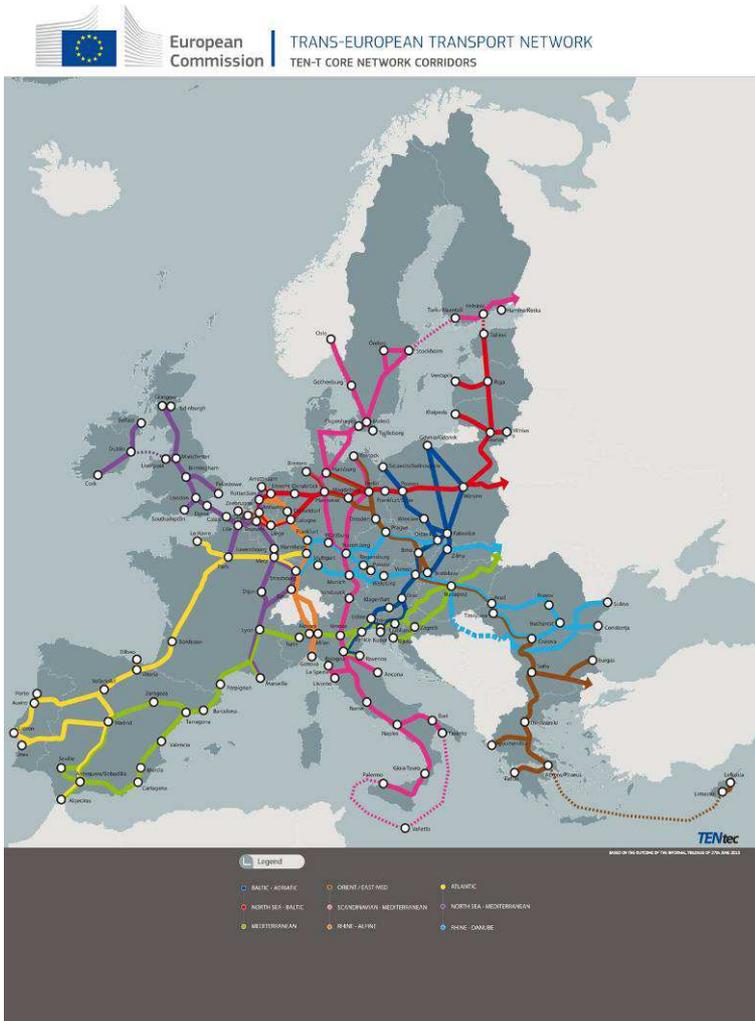
- Le Corridor Baltique-Adriatique relie la Mer Baltique à la Mer Adriatique à travers des zones industrialisées allant du sud de la Pologne (Haute-Silésie) à Vienne et Bratislava, vers la Région des Alpes orientales et le nord de l'Italie. Sa mise en œuvre comprend des projets ferroviaires tels que le tunnel de base de Semmering, la ligne ferroviaire de Koralm en Autriche et les tronçons transfrontaliers entre la Pologne, la République Tchèque et la Slovaquie.

¹ République Tchèque, Chypre, Estonie, Hongrie, Lettonie, Lituanie, Malte, Pologne, Slovaquie, Slovénie en 2004, Bulgarie et Roumanie en 2007

² ISFORT (2014)

- Le Corridor Mer du Nord-Mer Baltique relie les ports de la côte d'est de la Mer Baltique avec les ports de la Mer du Nord. Le corridor reliera la Finlande à l'Estonie par ferry et créera des liaisons routières et ferroviaires modernes entre les trois États baltes, d'une part, et la Pologne, l'Allemagne, les Pays-Bas et la Belgique, d'autre part. Le corridor comprend des connexions et le projet "Rail Baltic", un chemin de fer européen à voie normale entre Tallinn, Riga, Kaunas et le nord-est de la Pologne.
- Le Corridor Méditerranéen relie la Péninsule Ibérique à la frontière de la Hongrie et Ukraine le long des côtes méditerranéennes de l'Espagne et de la France, puis traverse les Alpes du nord de l'Italie vers l'est, touchant la côte adriatique en Slovénie et en Croatie, et continue en Hongrie. En dehors de la rivière Po et d'autres canaux en Italie du Nord, le corridor comprend essentiellement des voies routières et ferroviaires. Il comprend les liaisons ferroviaires Lyon-Turin et la section Venise-Ljubljana.
- Le Corridor Oriental-Méditerranée Orientale relie les interfaces maritimes des Mers du Nord, Baltique, Noire et Méditerranée en optimisant l'utilisation de leurs ports et des autoroutes de la mer concernées. Selon ses objectifs, il améliorera les connexions multimodales entre le nord de l'Allemagne, la République Tchèque, la région pannonienne et le sud-est de l'Europe. Il s'étend par la mer de Grèce à Chypre.
- Le Corridor Scandinave-Méditerranéen est un axe nord-sud qui, traversant la Mer Baltique de la Finlande à la Suède et passant par l'Allemagne, les Alpes et l'Italie, il relie les principaux centres urbains et ports de Scandinavie et du nord de l'Allemagne pour poursuivre vers les centres industrialisés de grande production du sud de l'Allemagne, de l'Autriche et du nord de l'Italie jusqu'aux ports italiens et La Valette. Les principaux projets sur ce corridor sont la liaison fixe Fehmarnbelt et le tunnel de base de Brenner.
- Le Corridor Rhin-Alpes relie les ports de Rotterdam et d'Anvers de la Mer du Nord avec la Mer Méditerranée à Gênes en passant par la Suisse et certains des centres économiques du Rhin de la Ruhr, les régions Rhin-Main-Neckar et Milan. C'est un corridor multimodal qui inclut le Rhin en tant que voie navigable intérieure. Parmi les projets figurent les tunnels de base en Suisse et leurs voies d'accès en Allemagne et en Italie.
- Le Corridor Atlantique relie la partie orientale de la Péninsule Ibérique et les ports du Havre et de Rouen à Paris et plus loin à Mannheim/Strasbourg par des lignes ferroviaires à grande vitesse et d'autres lignes conventionnelles parallèles, ainsi que par la Seine en tant que voie navigable intérieure.
- Le Corridor Mer du Nord-Méditerranée s'étend de l'Irlande et du nord du Royaume-Uni jusqu'à la Mer Méditerranée dans le sud de la France en passant par les Pays-Bas, la Belgique et le Luxembourg. Ce corridor multimodal, comprenant des voies navigables intérieures dans le Benelux et en France, vise non seulement à offrir des services multimodaux entre les ports de la Mer du Nord, les bassins fluviaux intérieurs et les ports de Fos-sur-Mer et de Marseille, mais aussi à mieux relier les Îles britanniques à l'Europe continentale.
- Le Corridor Rhin-Danube, dont les principales artères fluviales sont le Main et le Danube, relie les régions centrales autour de Strasbourg et de Francfort-sur-le-Main, via le sud de l'Allemagne, à Vienne, Bratislava, Budapest et enfin la Mer Noire; il comporte aussi une branche importante de Munich à Prague, Zilina, Kosice et la frontière ukrainienne.

Fig. 1. Réseau transeuropéen de transport. Corridors du réseau central



Source: Commission européenne

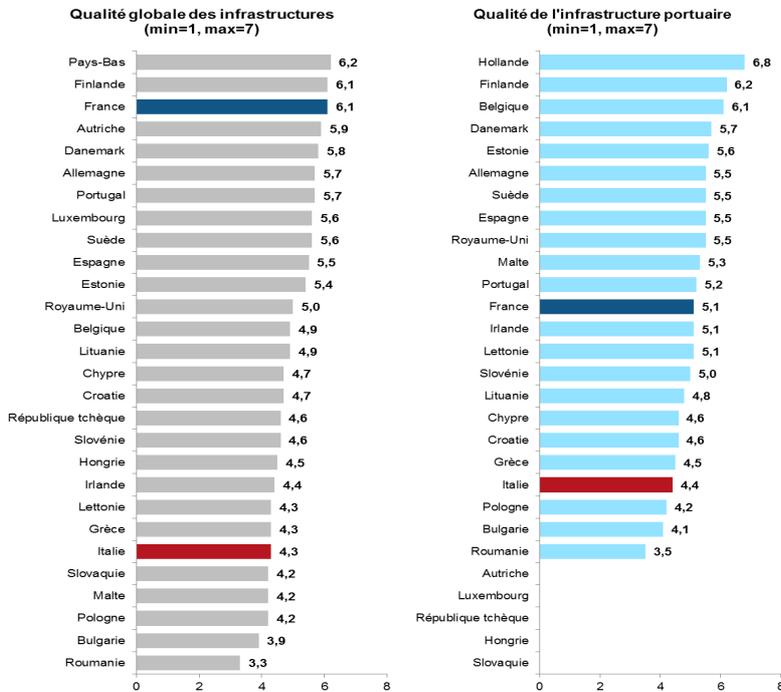
2.2. La Programmation Nationale

La Programmation Nationale des réseaux RTE-T fait partie d'un cadre d'infrastructure global, partiellement différent pour la France et l'Italie. On en a un résumé en analysant les indicateurs de qualité des infrastructures globales portuaires calculés par le Forum Economique Mondial, également utilisés par la Commission européenne dans son cadre d'évaluation synthétique du réseau de transports de l'Union signalé en ligne.³

³ EU Transport Scoreboard, ec.europa.eu/transport/facts-fundings/scoreboard_en

Les indicateurs sont calculés sur une échelle qui a une valeur minimale de 1 (infrastructures extrêmement sous-développées) et une valeur maximale de 7 (infrastructures étendues et efficaces). L'indicateur de qualité globale de l'infrastructure place la France (6,1) en troisième position parmi les pays de l'Union européenne, sur des valeurs similaires à celles de la Finlande (6,1) et des Pays-Bas (6,2). L'Italie est placée dans la partie inférieure du classement, avec un indice égal à 4,3. Avec une référence spécifique à la qualité des infrastructures portuaires, la France reste à un niveau central (5,1), mais avec un classement inférieur par rapport à l'indicateur global, et pour l'Italie, un chiffre critique est confirmé (4,4).

Figure 2. Indicateurs de qualité des infrastructures



Échelle avec une valeur minimale de 1 (infrastructures extrêmement sous-développées) et une valeur maximale de 7 (infrastructures étendues et efficaces).

Source: élaborations sur les données du Forum Economique Mondial

La lecture de ces données, même si elle est extrêmement synthétique, vise à approfondir en particulier l'état de la programmation italienne en matière d'infrastructures, alors que la programmation nationale française est actuellement dans une phase de redéfinition. Un bref résumé de l'utilisation du mécanisme CEF - Connecting Europe par l'Italie et la France sera ensuite réalisé.

La programmation italienne

La programmation nationale italienne est divisée dans une série de plans et d'interventions réglementaires qui décrivent le tableau global des interventions et des stratégies. Sous le profil transversal, l'annexe Infrastructure, au Document d'Economie et de Finance, mis à jour annuellement, représente le document avec lequel le Ministère des Infrastructures et des Transports (Italie) identifie les principaux besoins des infrastructures du pays. Du point de vue sectoriel du transport maritime, l'intervention la plus récente en matière de programmation est représentée par le Plan Stratégique National pour les Ports et la Logistique (PSNPL).

L'annexe Infrastructure 2016 définit quatre objectifs stratégiques, confirmés par l'Annexe 2017, dont l'objectif déclaré est celui de «relancer la compétitivité de l'Italie dans une économie mondialisée, dans laquelle la capacité du pays à établir des connexions et des services de transport et de logistique adéquats vers l'Europe et la Méditerranée est d'importance centrale. Il est ainsi permis la pleine mobilité des personnes et des biens en desservant certains "marchés stratégiques" spécifiques, représentés par les lieux de travail, les centres touristiques et les attractions culturelles. Les objectifs sont: accessibilité aux territoires, à l'Europe et à la Méditerranée; qualité de vie et compétitivité des zones urbaines; soutien aux politiques industrielles de secteur; mobilité durable et sûre.

En ce qui concerne en particulier l'accessibilité aux territoires, le texte souligne que «les politiques infrastructurelles - bien que centrées sur la connectivité des principaux nœuds du pays - doivent néanmoins garantir des niveaux minimaux d'accessibilité aux zones plus périphériques et moins desservies par les services publics (par exemple, les zones internes), toujours dans le cadre de la macro-priorité liée à la connexion du système infrastructurel national avec l'Europe et la Méditerranée. Dans ce contexte élargi, la dimension stratégique du niveau national est alignée (même temporellement) à celle communautaire des corridors et des réseaux européens RTE-T, la finalisation duquel, réseau central ou réseau Core, est prévue, en fait, en 2030. L'accent mis sur l'accessibilité à la Méditerranée est fortement lié aux opportunités économiques pour notre pays en termes d'échanges commerciaux, et se traduit par un ensemble d'actions pour l'amélioration des liaisons maritimes et aériennes vers les pays de la région méditerranéenne.»

Dans l'annexe "Infrastructure 2017", ils sont identifiés d'un côté les programmes d'interventions (ensembles des interventions - même de dimensions limitées - ayant le même but, diffusées sur le réseau ou sur les éléments de réseau et qui, considérées dans leur ensemble, contribuent à la réalisation d'un ou plusieurs des Objectifs stratégiques), et d'autre côté les interventions (œuvres uniques, classifiables en interventions de nouvelle réalisation, interventions d'achèvement, nouvelle réalisation, agrandissement et modernisation d'infrastructures existantes).

Par rapport au transport maritime, l'Annexe 2017 identifie une série de programmes d'intervention, sous l'égide de « Ports et ports de transbordement intermodaux », afin de mettre en œuvre certaines orientations stratégiques. Les stratégies définies concernent les liaisons ferroviaires et routières entre le dernier et l'avant-dernier kilomètre; des technologies pour accélérer les procédures et augmenter la capacité actuelle; l'amélioration de l'accessibilité maritime; interventions sélectives pour l'expansion de la capacité des terminaux conteneurs et des rouliers.

En ce qui concerne les programmes d'intervention, ceux-ci concernent le maintien de la propriété de l'Etat; numérisation de la logistique et des TIC; dernier / avant-dernier kilomètre de chemin de fer et connexions aux réseaux portuaires; dernier kilomètre de route; accessibilité maritime; efficacité énergétique et environnementale; services de bord de mer et de croisière et passagers; activités industrielles dans les ports; augmentation sélective de la capacité portuaire.

En ce qui concerne plus particulièrement le transport maritime, la stratégie du Ministère a comme cadre de référence le Plan Stratégique National pour les Ports et la Logistique (PSNPL) et les décrets d'application qui en découlent.⁴ Le PSNPL se présente comme un instrument unitaire de planification stratégique du secteur et vise à améliorer la compétitivité du système portuaire et logistique, ayant le but de faciliter la croissance du trafic, la promotion de l'intermodalité dans le trafic de fret et la réforme de la gouvernance portuaire, constituant effectivement le cadre de référence pour la promotion de la coordination nationale des stratégies d'investissement.

L'objectif du plan est d'assurer la relance du secteur portuaire et logistique. Le PSNPL entend atteindre cet objectif en maximisant la valeur ajoutée que le "Système Maritime" peut garantir en termes quantitatifs concernant l'augmentation des trafics, mais aussi en garantissant que le "Système Maritime" atteigne son plein potentiel dans la création d'une nouvelle valeur ajoutée en termes économiques et d'emploi.

Le PSNPL propose donc le «Système Maritime» en termes de perspectives de reprise économique et comme instrument actif de politique économique et commerciale euro-méditerranéenne, en tant que facteur de développement et de cohésion du Midi et comme facteur de durabilité, d'innovation et de soutien du système productif. La réalisation d'un Système Maritime, selon la vision du Plan, repose sur quatre perspectives principales:

- Le système portuaire et logistique peut et doit être un acteur fondamental pour la relance économique du pays;
- Le système portuaire et logistique peut et doit être un instrument actif de la politique euro-méditerranéenne;
- Le système portuaire et la logistique peut et doit être "l'architrave" de la politique de cohésion et la croissance du Midi;
- Le système portuaire et logistique peut et doit être une garantie et une force motrice pour la promotion de la durabilité.

Le PSNPL identifie une série d'actions et d'activités à travers lesquelles poursuivre dix objectifs stratégiques: (1) simplification et rationalisation; (2) la concurrence, la transparence et la modernisation des services; (3) l'amélioration de l'accessibilité et des liaisons maritimes et terrestres; (4) l'intégration du système logistique; (5) l'amélioration de la performance des infrastructures; (6) l'innovation; (7) la durabilité; (8) la certitude et la programmabilité des ressources financières; (9) coordination nationale, partage et comparaison de partenariats; (10) l'actualisation de la gouvernance du Système maritime.

En matière de gouvernance portuaire, le plan identifie dans la dimension « mono-échelle » des organes directeurs portuaires l'un des principaux facteurs sur lequel il faut intervenir. À la suite de l'adoption du plan, le décret de réorganisation des ports italiens a été approuvé en janvier 2016 au Conseil des ministres. Les 24 Autorités portuaires existantes à cette date ont été fusionnées en 15 Autorités du Système Portuaire (AdSP), qui coordonneront 54 ports nationaux.

⁴ Le Plan Stratégique National pour les Ports et la Logistique (PSNPL) émis par le Ministère des Infrastructures et des Transports a été définitivement approuvé en août 2015. Le PSNPL a été adopté en application de l'article 29, paragraphe 1, du Décret-loi n. 133 / 2014 (soi-disant "Débloqué Italie") converti, avec des amendements, par la loi n. 164 / 2014, qui en envisageait l'adoption afin d'améliorer la compétitivité du système portuaire et logistique, de faciliter la croissance du trafic de marchandises et de personnes et de promouvoir l'intermodalité dans le trafic de marchandises, également en ce qui concerne la rationalisation, la réorganisation et l'unification des autorités portuaires.

La Programmation française

La programmation de l'infrastructure française se trouve au cours des derniers mois dans une phase de redéfinition, qui a commencé avec la « pause de réflexion » annoncée par le gouvernement français en Juillet 2017 et jusqu'à la publication d'une loi d'orientation sur la mobilité.⁵ Par la suite, à l'initiative du gouvernement, les axes nationaux de la mobilité ont été lancés, un cycle de consultation des parties intéressées pour soutenir la préparation de la loi d'orientation, prévue pour mi-2018.

Projets financés par le Mécanisme pour l'Interconnexion en Europe (MIE) (en anglais: CEF – Connecting Europe Facility)

Une partie de la planification nationale des infrastructures est concrétisée par la réalisation des projets approuvés sous l'égide de MIE – Mécanisme pour l'Interconnexion en Europe.

En septembre 2014, deux appels d'offre ont été lancés pour l'attribution de contributions du MIE totalisant 13,1 milliards d'euros. Pour l'Italie 31 propositions de projets ont été approuvées, avec un financement d'environ 1,24 milliard d'euros de contributions européennes, et pour la France un nombre de 48 projets avec une contribution européenne de 141 millions d'euros.

Deux appels d'offre ont été publiés en 2015 conformément aux priorités et aux objectifs définis dans le programme de travail pluriannuel et annuel concernant l'assistance financière dans le domaine du MIE - Secteur transports pour un montant total de 7,56 milliards d'euros, dont 1,09 milliard d'euros destinés aux projets dans tous les États membres, tandis que 6,47 milliards d'euros prévus exclusivement pour des projets dans les États membres éligibles au Fonds de cohésion de l'UE. Le montant des fonds européens alloués est de 6,7 milliards d'euros, répartis sur 195 projets, dont 12 projets sélectionnés pour l'Italie avec une contribution attribuée de 91,4 millions d'euros et 20 pour la France.

Deux appels d'offres ont été publiés en 2016: un appel d'offres sur les synergies entre les réseaux de transport et les réseaux énergétiques pour 40 millions d'euros, dont 20 millions d'euros destinés aux transports et 20 millions d'euros pour le secteur de l'énergie; deux appels d'offres conformément aux priorités et aux objectifs définis dans les programmes de travail pluriannuels et annuels qui, pour le secteur des transports, ont prévu une enveloppe financière générale de 1.939,5 million d'euros dont 840 millions alloués à des projets dans tous les États membres et 1.099,5 milliards d'euros exclusivement pour des projets dans les États membres éligibles au Fonds de cohésion de l'UE (l'Italie étant exclu). Des propositions de projets sont attribuées comme suit: 13 pour l'Italie, pour une contribution du MIE de 114,1 millions d'euros, et 20 pour la France, pour un total de 92,1 millions d'euros.

2.3. Les Euro-corridors

Dans le but de faciliter la mise en œuvre coordonnée du réseau central, la Programmation Européenne a introduit le concept de Corridor. Selon l'art. 42 du Règlement de l'UE n° 1315/2013, les corridors de réseau central sont un instrument permettant de faciliter la mise en œuvre coordonnée du réseau central et sont axés sur l'intégration modale, l'interopérabilité et le développement coordonné de l'infrastructure, en particulier dans les tronçons transfrontaliers et les goulets d'étranglement. Ils visent donc principalement

⁵ <http://www.elysee.fr/declarations/article/discours-d-emmanuel-macron-lors-de-l-inauguration-de-la-ligne-paris-rennes/>

à supprimer les goulets d'étranglement, à construire les connexions transfrontalières manquantes et à promouvoir l'intégration modale et l'interopérabilité.

Parallèlement, des «plateformes de corridor» ont été créées, des structures de gouvernance qui développent et mettent en œuvre des «plans de développement de corridors» visant à coordonner efficacement les travaux dans les différents États membres et à différents stades du projet.

La figure suivante montre les ports de Sardaigne, de Corse et d'Elbe appartenant au réseau transeuropéen de transport (RTE-T). Le port de Cagliari, bien que non inclus dans aucun corridor, est classé comme un port du réseau central (core). Les autres ports RTE-T des trois îles appartiennent tous au niveau global (comprehensive). Pour la Sardaigne, il s'agit de Porto Torres, de Portovesme, de Carloforte, d'Olbia, de Golfo Aranci, de Palau et de La Maddalena; pour la Corse, il s'agit de Bastia et Ajaccio; pour l'Elbe, il s'agit de Portoferraio.

La carte montre également les ports principaux (core) de la Zone de Coopération (Gênes, La Spezia et Livourne), les ports globaux de la Zone de Coopération (Toulon, Nice, Savone, Marina di Carrara et Piombino) et les ports principaux (core) situés en dehors de la zone de coopération de la Méditerranée Occidentale et Malte.

Les Euro-corridors qui, à travers leurs ports, donnent sur le bassin de la Méditerranée Occidentale, sont ensuite très brièvement décrits: le Corridor Méditerranéen, le Corridor Mer du Nord-Méditerranée, le Corridor Rhin-Alpes et le Corridor Scandinave-Méditerranéen.

Fig. 3. Ports RTE-T de la Sardaigne, de la Corse et de l'Elbe, de la Zone de Coopération et d'autres ports



Source: Commission européenne

Le Corridor Méditerranéen

Le Corridor Méditerranéen relie les ports de la Méditerranée sud-occidentale à partir des ports d'Algésiras, Carthagène, Valence, Tarragone et Barcelone au centre de l'Union européenne, à la frontière entre Hongrie et Ukraine, suivant la côte d'Espagne et de la France, en traversant puis les Alpes dans la direction d'est.

Le Corridor Méditerranéen est le principal axe de connexion est-ouest du réseau RTE-T au sud des Alpes. Les ports du Corridor font partie des principales routes commerciales mondiales, telles que celles qui traversent le canal de Suez.

Les ports qui ont des relations plus étroites avec les ports de la Sardaigne et la Corse, font partie du Corridor Méditerranéen, étant des ports inclus dans le réseau central (« core »), Barcelone et Marseille.

Fig. 4. Le Corridor Méditerranéen



Source: Méditerranée, Deuxième Plan de Travail du Coordinateur Européen

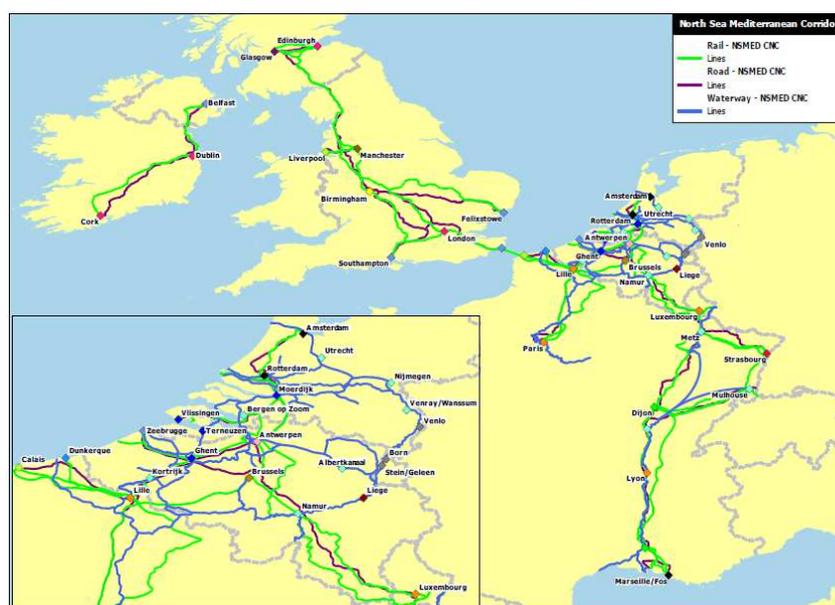
Le Corridor Mer Du Nord - Méditerranée

Le Corridor Mer du Nord - Méditerranée s'étend de Glasgow, Edimbourg et Belfast à sa partie orientale, vers Cork à l'ouest, Paris et Lille à la partie centrale, Marseille au sud et s'étend vers le nord-est en passant par le Luxembourg, la Belgique et les Pays-Bas vers Amsterdam. Il couvre six Etats membres - la Belgique, l'Irlande, la France, le Luxembourg, les Pays-Bas et le Royaume-Uni⁶, atteignant les frontières suisses et allemandes près de Bâle.

Le Corridor comprend certaines régions urbaines importantes et certains des plus grands et des plus importants ports d'Europe du Nord.

Parmi les ports qui ont des relations plus étroites avec les ports de la Sardaigne et la Corse (v. § 3), fait partie du Corridor Méditerranéen, étant un port inclus dans le réseau central (« core »), Marseille.

Fig. 5. Corridor Mer du Nord - Méditerranée



Source: Mer du Nord - Méditerranée, Deuxième Plan de Travail du Coordinateur Européen

⁶ Le Corridor Mer du Nord - Méditerranée est le seul corridor RTE-T qui comprend le Royaume-Uni. Comme on le sait, à la suite du référendum du 23 juin 2016, des négociations sont en cours dans le cadre du processus qui mettra fin à l'adhésion du Royaume-Uni à l'Union européenne. Jusqu'à ce que le Royaume-Uni soit membre à part entière de l'UE, le Coordinateur du Plan du Corridor déclare que tant que le Royaume-Uni est membre à part entière de l'UE, il procédera conformément au mandat initial. Le document considère donc le Royaume-Uni comme faisant partie intégrante du Corridor.

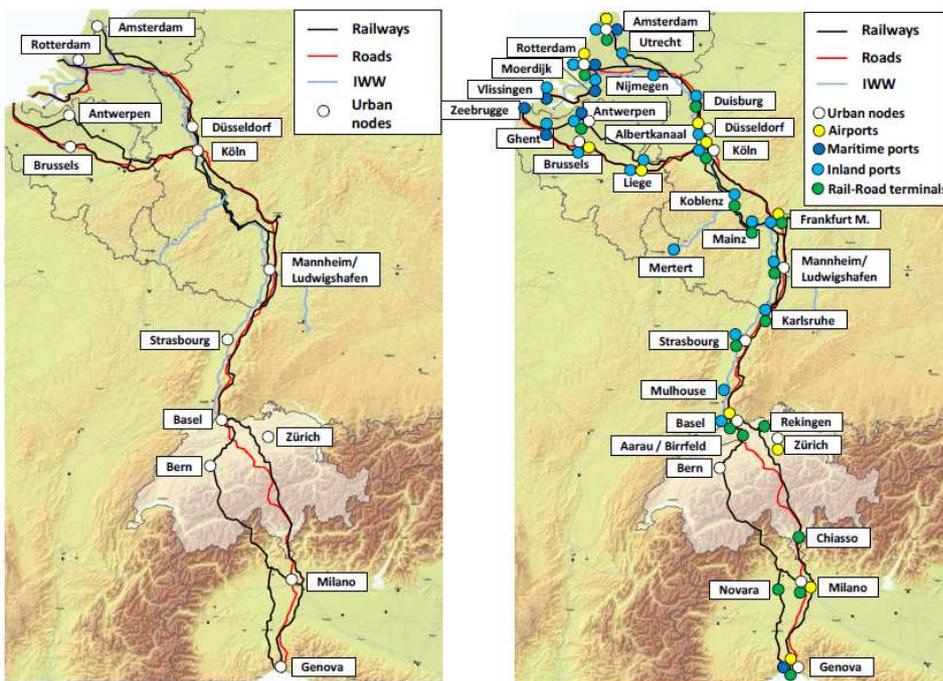
Le Corridor Rhin-Alpes

Le Corridor Rhin-Alpes relie les ports du Mer du Nord de Rotterdam et d'Anvers avec le port de Gênes sur la Mer Tyrrhénienne. Le Corridor implique cinq pays de l'UE (les Pays-Bas, la Belgique, l'Allemagne, l'Autriche et l'Italie) et la Suisse en passant par la vallée du Rhin, Bâle et Milan. Sur le territoire suisse, il comprend deux ramifications, l'une via Berne, l'autre via Zurich, dont les têtes sont Bâle au nord et Zurich au sud.

En fait, le corridor traverse la soi-disant «Blue Banana», qui comprend certains des principaux centres urbains d'Europe, tels que Bruxelles et Anvers en Belgique, Randstad Holland, les régions métropolitaines du Rhin-Ruhr et du Rhin-Neckar en Allemagne, Bâle et Zurich en Suisse, Gênes et Milan en Italie.

Parmi les ports qui ont des relations plus étroites avec les ports de la Sardaigne et la Corse (v. § 3), fait partie du Corridor Méditerranéen, étant un port inclus dans le réseau central (« core »), Gênes.

Fig. 6. Corridor Rhin Alpes



Source: Rhin-Alpin, Deuxième Plan de Travail du Coordinateur Européen

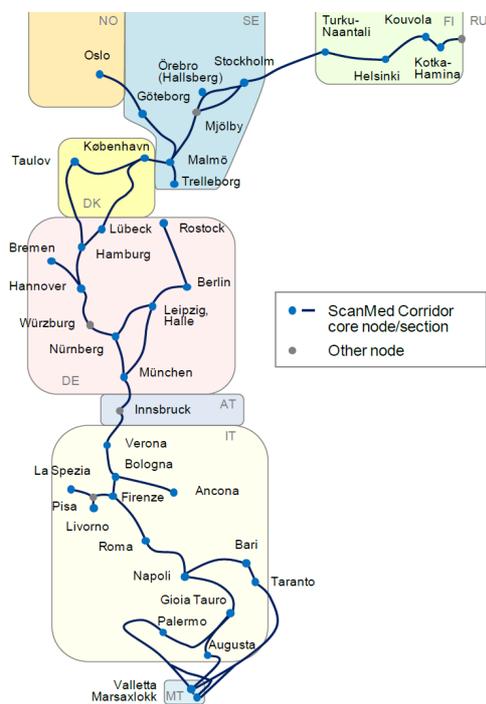
Le Corridor Scandinave-Méditerranéen

Le Corridor Scandinave-Méditerranée relie d'importants centres urbains d'Allemagne et d'Italie à la Scandinavie (Oslo, Copenhague, Stockholm et Helsinki) et à la Méditerranée (ports italiens, Sicile et Malte).

Le Corridor Scandinave-Méditerranéen comprend sept États de l'Union Européenne (Finlande, Suède, Danemark, Allemagne, Autriche, Italie et Malte) et un pays de l'Espace économique européen, la Norvège. Il est le plus long en termes d'extension du réseau central avec plus de 9 300 km du réseau central ferroviaire et plus de 6 300 km du réseau central routier, traversant presque tout le continent européen du nord au sud. Touchant la frontière russe, le Corridor joue un rôle important pour les liaisons terrestres avec la Russie et l'Asie dans son ensemble, jusqu'à la Chine, tandis que les ports du nord et du sud donnent accès aux connexions avec le reste du monde.

Parmi les ports qui ont des relations plus étroites avec les ports de la Sardaigne et la Corse, Livourne (v. § 3) fait partie du Corridor Méditerranéen, étant un port inclus dans le réseau central (« core »).

Fig. 7. Corridor Scandinave-Méditerranéen



Source: Le Corridor Scandinave-Méditerranéen - Deuxième Plan de Travail du Coordinateur Européen Pat Cox - Projet du 7 juillet 2016

2.4. Le plan des Autoroutes de la Mer

Les autoroutes de la mer représentent la dimension maritime des réseaux de transport transeuropéens et comprennent des routes maritimes à courte distance, des ports, des équipements et des infrastructures maritimes associées, ainsi que des facilités administratives simplifiées permettant le transport maritime à courte distance ou les services maritimes entre au moins deux ports, y compris les connexions avec l'arrière-pays (Règlement (UE) 1315/2013). Elles constituent également une priorité horizontale du CEF - *Connecting Europe Facility*. L'objectif des Autoroutes de la Mer est de créer un système de transport intégré, propre, sûr et efficace, introduisant des chaînes logistiques intermodales innovantes basées sur les modes maritimes, caractérisées par un impact environnemental limité et capables de minimiser les coûts externes négatifs par rapport au mode de transport terrestre.

Le Plan de mise en œuvre détaillé (*en anglais: Detailed Implementation Plan – DIP*) des Autoroutes de la Mer, comme les plans de travail du Corridor, représente le document dans lequel le Coordinateur Européen (actuellement en charge Brian Simpson OBE) exprime la vision de l'avenir des AdM dans le cadre de la dimension maritime des RTE-T. Le Plan susmentionné a été publié en juin 2016 et sa mise à jour est en cours de discussion ("second Work Program 2017-2018").

Le DIP est construit sur trois piliers qui sont considérés comme une priorité essentielle du plan: (1) l'environnement (solutions maritimes green), (2) l'intégration du transport maritime dans les chaînes logistiques; (3) la sécurité, l'élément humain et la gestion du trafic. Voici un bref résumé de ce qui a été discuté pour chacun d'entre eux.

Pilier 1: Environnement. Le Livre blanc des transports de 2011 a établi la vision d'un système de transport compétitif et durable, dans le but d'accroître et de soutenir la mobilité tout en réduisant les émissions. Les autoroutes de la mer ont compris cette vision et ont soutenu des projets qui contribuent à:

- réduction des émissions: aider les armateurs à se conformer à une législation environnementale stricte en soutenant l'utilisation de carburants alternatifs (tels que le gaz naturel liquéfié - GNL et le méthanol) et les systèmes d'épuration des gaz d'échappement (EGCS);
- innovation: soutenir les premiers acteurs des technologies vertes, telles que l'électrification des navires;
- développement d'infrastructures vertes: le soutien des ports afin de répondre aux besoins de la navigation écologique, en fournissant des installations de soutage pour les carburants alternatifs, stations de recharge terrestre (électricité à terre) et structures portuaires adéquates pour la réception et le traitement des déchets produits par les navires et les résidus de charge.

Pilier 2: Logistique. Les transports sont essentiels pour les activités humaines et le transport maritime est un facteur efficace et fiable pour l'économie de l'UE. Cependant, l'existence de navires et ports verts et efficaces ne règle rien si les marchandises et les passagers ne peuvent pas accéder facilement au marché intérieur. La logistique efficace et les services de transport de passagers sont très importants pour la compétitivité de l'Europe et contribuent fortement à l'amélioration de la performance environnementale du secteur. Les AdM ont fortement soutenu les actions qui favorisent l'intégration du transport maritime dans la chaîne logistique. Celles-ci comprennent:

- l'amélioration des liaisons maritimes: renforcer les connexions entre des ports principaux et globaux en finançant, par exemple, les mises à jour de la capacité portuaire et l'amélioration de l'accès aux terminaux;

- optimisation des opérations de transport maritime: l'amélioration des interactions entre la mer et les ports à travers les TIC innovantes, le partage des données et des décisions de collaboration dans le port (CDM) et l'amélioration des opérations physiques grâce à un meilleur accès au port, des structures de manutention et d'automatisation et de nouveaux systèmes de gestion des terminaux.
- amélioration des liaisons avec l'arrière-pays: soutenir les projets portuaires visant à améliorer la connectivité avec le réseau (par exemple à travers les terminaux ferroviaires), et en particulier la connectivité avec les corridors du réseau central.

Pilier 3: Sécurité. Gestion du trafic et de l'élément humain. La sécurité est une condition préalable pour la navigation et les opérations portuaires. Alors que l'industrie a déjà atteint des normes de sécurité élevées, les Autoroutes de la mer ont joué un rôle important dans la promotion et le développement ultérieur de l'expédition en toute sécurité. Les AdM ont soutenu plusieurs actions, telles que:

- formation du personnel maritime: par exemple, concernant les procédures de sécurité;
- développement de nouveaux concepts de gestion du trafic: actions de soutien au développement de nouvelles TIC pour la gestion du voyage, la surveillance des flux de trafic et le partage des informations maritimes;
- approfondissement des connaissances sur les mers et les fonds marins européens: financement pour l'achèvement des levés hydrographiques.

Tableau 1. Les piliers du DIP Autoroutes de la Mer

Pilier 1: Environnement	Pilier 2: Logistique	Pilier 3: Sécurité, Gestion du trafic et de l'élément humain
Changement climatique	Transport et opérations portuaires efficaces: optimisation des opérations de transport maritime	Sécurité
Qualité de l'air / émissions / ECA (zones d'émission contrôlée)	Liaisons AdM: connexions efficaces avec l'arrière-pays	Gestion du trafic
Pollution opérationnelle	Procédures d'autorisation efficaces	Élément humain
Pollution accidentelle	Technologies habilitantes	
Utilisation intégrée des ressources de carburant marin	Planification spatiale maritime	
Mesures de compensation environnementale	Dimension externe	
Financement de la navigation verte	Financement des investissements navals et portuaires	

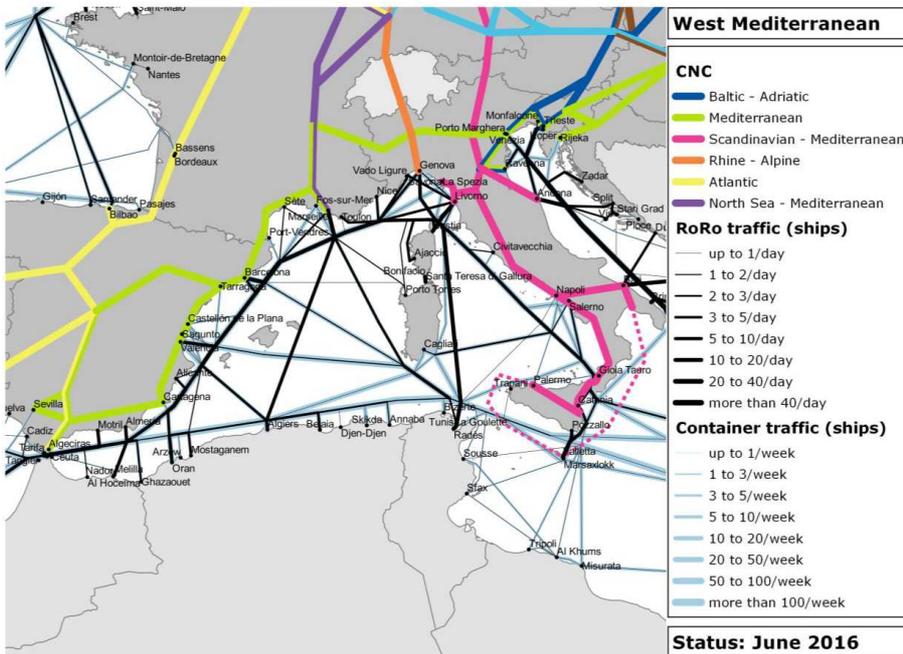
Source: Autoroutes de la mer. Plan de mise en œuvre détaillé et Deuxième Programme de Travail 2017-2018. Document du Plan de mise en œuvre détaillé (PROJET)

Le DIP et la mise à jour incluent un bref résumé de l'état des autoroutes de la mer et du transport à courte distance dans la Méditerranée occidentale. Les documents soulignent que le trafic roulier dans la Méditerranée occidentale ne se limite pas au trafic entre les ports européens mais, au contraire, les volumes plus élevés de trafic de marchandises sont transportés entre le sud de l'Espagne et le Maroc. Plus à l'est, les ports de France et d'Italie sont également reliés à l'Afrique du Nord par des lignes ro-ro régulières. Cependant, il existe également divers services intra-européens dont l'Espagne, la France et l'Italie, y compris les liaisons directes de la Corse et de la Sardaigne avec les pays voisins. Enfin, Malte est principalement basée sur des liaisons ro-ro avec les pays du sud de l'Europe pour le commerce intra-européen.

En ce qui concerne le trafic de conteneurs, plusieurs centres importants sont directement reliés aux principaux services asiatiques et américains. Les ports plus petits sont principalement desservis par des navires de collecte.

Ces dernières années, les troubles politiques dans les pays d'Afrique du Nord et l'instabilité économique ont mis à rude épreuve le trafic ro-ro Nord-Sud à travers la Méditerranée. En ce qui concerne l'avenir, cependant, selon ce qui est rapporté, il est supposé que le commerce et le transport maritime avec les pays africains ont un fort potentiel de développement.

Figure 8. Services réguliers rouliers et conteneurs internationaux dans la Méditerranée occidentale



Source: Coordinateur Européen pour les autoroutes de la mer - Deuxième Programme de Travail 2017-2018. Document du plan de mise en œuvre détaillé (PROJET)

Enfin, la mise à jour du DIP contient des recommandations concernant les différents piliers. En guise d'introduction, le document rappelle, entre autres, que le transport maritime à courte distance représente la dimension maritime de l'UE, mais le programme AdM doit également prendre en compte les connexions entre les ports et leur arrière-pays. Des questions telles que les connexions du dernier kilomètre, la connectivité des régions avec des caractéristiques spéciales, y compris les régions ultrapériphériques et les îles, sont importantes dans un réseau de connectivité très complexe et devraient être considérées comme des moteurs pour les futures priorités de développement des AdM. Il est également rappelé que les AdM représentent aussi le moyen de relier les services de transport maritime aux Corridors du réseau central.

Parmi les recommandations concernant en particulier le Pilier 2 - Logistique, la mise à jour du DIP rappelle l'importance de soutenir un transport multimodal régulier et durable en promouvant le transfert modal et les investissements dans les connexions avec l'arrière-pays, en particulier les connexions du dernier kilomètre par chemin de fer et voies navigables intérieures. La priorité devrait être donnée aux connexions qui intègrent le transport maritime aux corridors du réseau central.

La mise à jour souligne également l'objectif de soutenir fermement la connectivité et la cohésion territoriale en tenant compte des besoins et des caractéristiques des régions périphériques, des régions ultrapériphériques et des îles, ainsi que de l'extension du réseau aux pays voisins.

3. L'ÉVOLUTION DE LA DEMANDE DU TRAFIC MARITIME ITALIEN, FRANÇAIS ET INTERNATIONAL DANS LE SYSTÈME DES AdM AVEC UNE RÉFÉRENCE SPÉCIALE DANS LA ZONE DE COOPÉRATION

Ce chapitre présente les principaux résultats d'une analyse statistique sur l'évolution de la demande de trafic maritime en Sardaigne, en Corse et à l'île d'Elbe. Le cadre de l'évolution du trafic national et régional est présenté à titre préliminaire, pour examiner ensuite les relations entre les principaux ports insulaires, en particulier le trafic ro-ro (§ 3.1). Par la suite, le cadre des relations entre les ports des îles et la rive continentale est reconstruit (§ 3.2.). Au point 3.3, on analyse les Plans de Corridor qui incluent les ports continentaux avec lesquels les îles entretiennent les relations les plus intenses et, au point 3.4, l'impact du trafic maritime est analysé dans l'ensemble des connexions avec le continent européen. Au point 3.5, les conclusions de l'analyse sont présentées et certaines propositions sont élaborées pour une meilleure intégration des autoroutes de la mer et du transport maritime à courte distance dans les corridors de référence et la participation des îles dans les processus décisionnels des mêmes.

Note méthodologique: les données sur le trafic maritime

Les sources statistiques sur le trafic maritime appartiennent essentiellement à deux ensembles: ceux gérés par les sujets préposés à la gouvernance portuaire et ceux gérés par les instituts statistiques nationaux et européens. Les instituts de statistique italiens et français collectent les données selon les règles imposées par la Directive 2009/42, tandis que les préposés à la gouvernance se réfèrent à des méthodologies différentes, avec une norme d'harmonisation, en Italie, promues par Assoport.

Les différentes méthodes de collecte des données produisent des discordances entre les deux types de sources qui concernent principalement, par rapport aux finalités de cette analyse, le poids brut des biens. Les enquêtes statistiques sur le transport maritime effectuées par les instituts statistiques conformément à la Directive 42/2009 (ex 64/1995) considèrent en tant qu'unité de mesure des marchandises le poids des biens transportés, y compris leur emballage immédiat, mais sans le moyen de transport, que ce soit un conteneur, un véhicule ou un moyen tracté. Les données produites par les sujets de gouvernance enregistrent plutôt la "manipulation", c'est-à-dire le poids des biens transportés, y compris les tares.

L'approche différente, qui est également compatible avec différents objectifs (mesure de la quantité de biens commercialisés par la mer dans le cas des instituts statistiques, détermination des flux qui affectent les infrastructures portuaires dans le cas des ports) nécessite par conséquent des avertissements dans l'utilisation des données. En particulier, une comparaison entre des valeurs absolues composées d'une combinaison des deux sources serait incorrecte, tandis que les résultats obtenus en utilisant l'un ou l'autre type de source sont considérés comme valides.

Ce chapitre se réfère donc aux données d'Eurostat afin de présenter les tendances de la dernière décennie au niveau national et régional, ainsi qu'un classement parmi les ports des îles (à partir duquel l'indication des valeurs ponctuelles est exclue, afin d'éviter toute confusion lors de la lecture des données). En entrant dans le mérite de l'activité des ports, on fait référence aux données traitées par les sujets de gouvernance. Pour marquer la différence, on utilise l'expression «trafic de marchandises» pour les données de source statistique (marchandises sans la tare représentée par le moyen de transport) et l'expression «manutention des marchandises» pour les données de la source portuaire (des biens, y compris la tare, représentée par les moyens de transport).

3.1. Les Autoroutes de la Mer et le transport maritime à courte distance entre la Sardaigne, la Corse et l'île d'Elbe et la zone de coopération (avec extension à d'autres zones plus représentatives)

En 2016, dans les ports français et italiens, le trafic de marchandises était respectivement de cca. 290 et 460 millions de tonnes de marchandises. Pour les deux pays, la part dominante concerne les cargaisons liquides en vrac (respectivement 46% et 41%), suivies des cargaisons solides en vrac (26% et 13%). Pour l'Italie, il y a un quota (année 2015) de marchandises transportées par conteneur (21%) supérieur à celui français (13%) et conforme au pourcentage moyen de l'Union européenne (21%), tandis que le quota des marchandises transportées par ro-ro (19%) est supérieur à celui de la France (12%) et au pourcentage moyen européen (12%), avec un chiffre, en valeur absolue, qui est certifié par l'ordre de 88 millions de tonnes en 2015, ce qui souligne l'importance absolue pour ce type de trafic maritime pour le commerce italien.

Tableau 2. Trafic maritime de marchandises, UE28, France et Italie

Pays	Trafic maritime de marchandises Des milliers de tonnes			T. Var. % 14-16	Trafic maritime de marchandises Composition % 2015					
	2014	2015	2016		Cargaisons liquides	Cargaisons solides	Conteneur	Ro-Ro	Résiduel*	Total
Union Européenne 28	3.790.381	3.840.488	nd	-	37,3	22,5	20,8	12,1	7,3	100,0
France	298.203	297.880	292.160	-2,0	45,7	25,7	13,3	12,2	3,1	100,0
Italie	443.141	458.020	461.990	4,3	40,6	13,3	20,8	19,3	6,0	100,0

Le chiffre de la valeur absolue se réfère à l'ensemble des ports; la composition par type de conditionnement a été calculée sur la base des données relatives aux principaux ports (classification Eurostat).

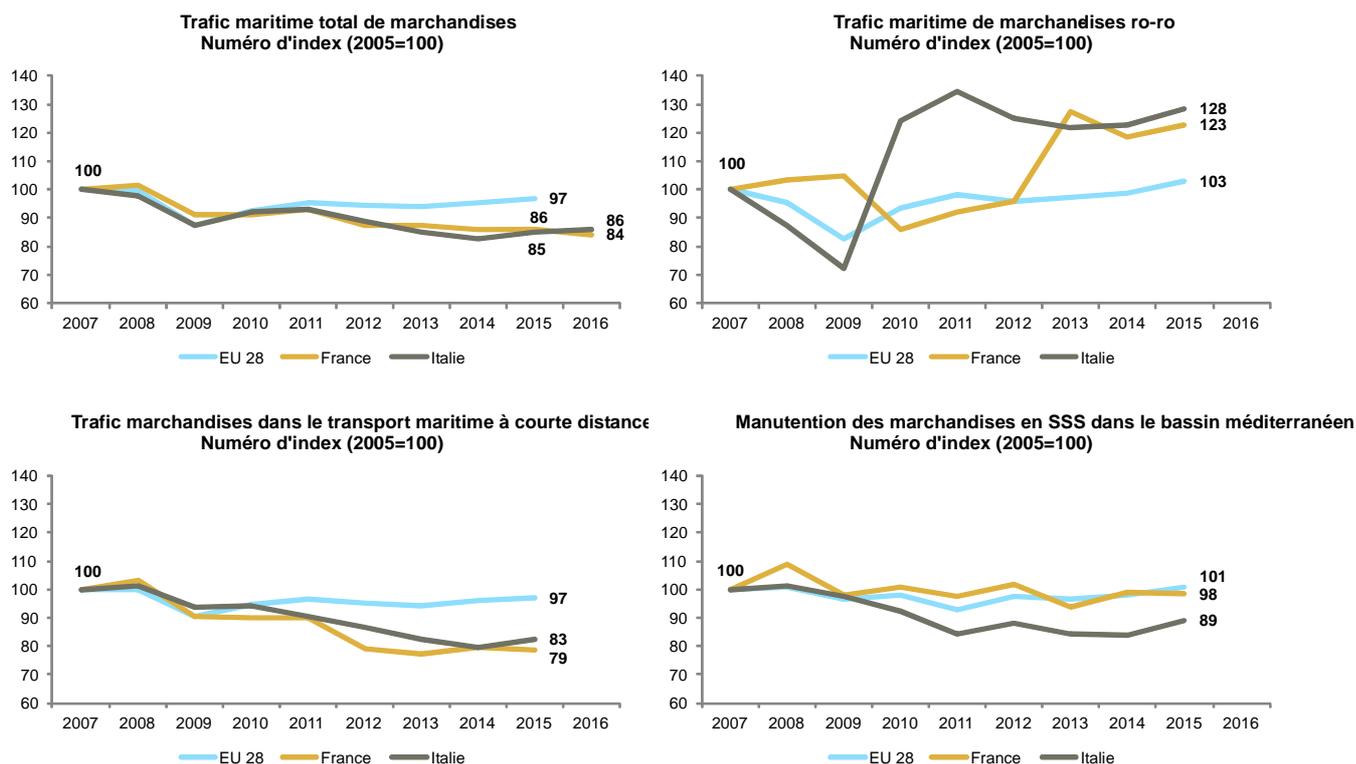
* Les données restantes se réfèrent à un autre type de manipulation, type inconnu ou autre port d'origine / destination
Source: traitement des données Eurostat

Pour l'Italie et la France, le trafic maritime total de marchandises a connu une contraction au cours de la dernière décennie, avec un chiffre qui, pour la France, représente 84% du trafic enregistré en 2007 et 86% pour l'Italie, avec une réduction plus marquée (comparaison disponible en 2015) par rapport à celle enregistrée au niveau global dans les ports de l'UE.

Si l'on considère uniquement le trafic maritime à courte distance, on constate une contraction soit pour la France que pour l'Italie (-21% France, -17% Italie), moins marquée par l'observation du seul trafic interne dans le bassin méditerranéen, où il y a une stabilité importante de la part de la France (-2%) et une baisse de -11% de la part de l'Italie. Cependant, il est à noter la relance entre 2014 et 2015 pour le trafic maritime à courte distance italien dans la zone méditerranéenne.

En plus, le trafic roulier a connu une dynamique différente, en augmentant tant en Italie (+ 28%) qu'en France (+ 23%), dans les deux cas supérieur à la moyenne européenne. (+3%).

Figure 9. Évolution du trafic maritime de marchandises, UE28, France et Italie, numéro d'indice (2007=100)



Source: traitement des données d'Eurostat

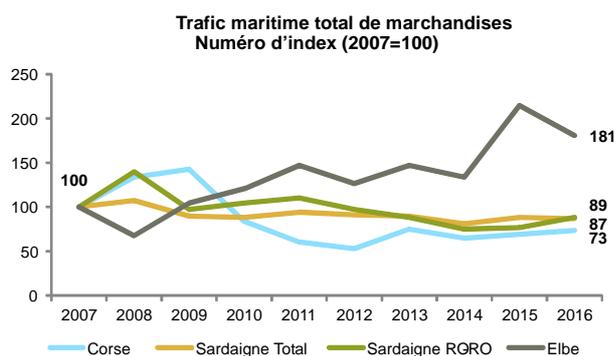
En ce qui concerne les îles, le trafic maritime de marchandises a été d'environ 2,5 millions de tonnes en Corse, 51 millions de tonnes en Sardaigne et 1 million de tonnes à l'île d'Elbe. À long terme, aussi bien pour la Corse (-27%) et la Sardaigne (-13%) il y avait une réduction du transport de marchandises à partir de 2007, tandis que pour l'île d'Elbe la tendance est positive. Pour la Sardaigne, il est également possible de mettre en évidence la tendance du segment roulier, qui voit une contraction des biens transportés égale à -11% dans la même période. Cependant, une tendance positive devrait être mise en évidence au cours des trois dernières années (+ 12% en Corse, + 7% en Sardaigne, + 35% en Elbe).

Tableau 3. Trafic maritime de marchandises, Corse, Sardaigne et Elbe

Région	Trafic maritime de marchandises Milliers de tonnes			T. Var. %		
	2014	2015	2016	14-15	15-16	14-16
Corse	2.217	2.334	2.480	5,3	6,3	11,9
Sardaigne	47.759	51.463	51.170	7,8	-0,6	7,1
Elbe	852	1.376	1.153	61,5	-16,2	35,3

Note: données dérivées de la somme du trafic maritime de marchandises des ports uniques.
Source: traitement des données d'Eurostat

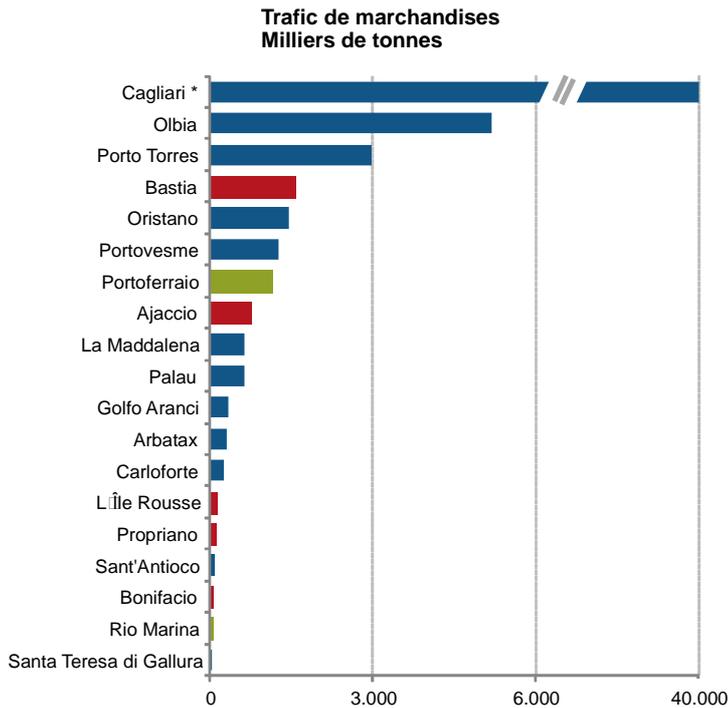
Figure 10. Evolution du trafic maritime de marchandises, Corse, Sardaigne et Elbe, numéro d'index (2007=100)



Source: traitement des données d'Eurostat

Pénétrant à l'intérieur du système formé par les trois îles, Cagliari est le principal port de trafic maritime de marchandises (en concentrant entre Sarroch et Porto Foxi environ les trois quarts du trafic de marchandises de l'île), suivi par Olbia et Porto Torres. Bastia est le port principal de la Corse. Aux niveaux inférieurs se trouvent Portoferraio, le port principal de l'île d'Elbe, et Ajaccio, le deuxième port de Corse. Dans leur totalité, Bastia et Ajaccio convergent la quasi-totalité des marchandises transportées de / vers la Corse.

Figure 11. Trafic maritime des marchandises, Corse, Sardaigne et Elbe, classement



* Y compris Cagliari et Porto Foxi
Source: traitement des données d'Eurostat

À la fin de ce paragraphe, l'analyse se concentre sur les principaux ports corses et sardes donnant sur le bassin Alto Tirreno (Olbia-Golfo Aranci, Bastia, Porto Torres et Ajaccio) et sur Cagliari, à titre de comparaison, en concentrant l'analyse sur le trafic ro-ro.

Par conséquent, parmi les ports considérés, si Cagliari est de loin le port principal pour la marchandise manutentionnée, en considérant uniquement la manutention ro-ro, les données les plus élevées sont celles d' Olbia et Golfo Aranci, avec env. 4,5 millions de tonnes manutentionnées par rapport à 4 millions à Cagliari. Un peu moins de 2 millions de tonnes se trouvent à Porto Torres et à Bastia, tandis qu' Ajaccio transporte env. 900 000 tonnes de marchandises.

Dans les ports d'Olbia et Golfo Aranci la manutention totale en 2016 est de type ro-ro; un pourcentage très élevé est également celui de Bastia (88%) et d' Ajaccio (78%), mais inférieur à celui du Porto Torres (44%, en raison de 38% dédié aux cargaisons solides en vrac et de 18% de cargaisons liquides en vrac) et Cagliari (+ 10%, où les liquides en vrac représentent près de 70% de la manutention et les conteneurs le 21%).

Tant pour Cagliari que pour Bastia, entre 2008 et 2016, il y a eu une tendance positive à la fois pour les manutentions totales (+ 11% et + 9% respectivement) et, avec plus fortement, dans le transport roulier (+

23% et + 20%). En revanche, les manutentions dans les ports d'Olbia et Golfo Aranci (-26%) et de Porto Torres ont diminué, bien que moins marquées pour le ro-ro (-20%) que pour l'activité globale (-56%)

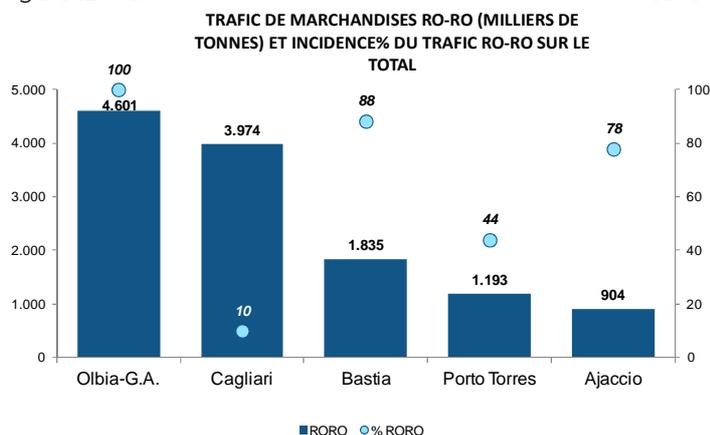
Tableau 4. Manutention des marchandises dans les ports de Cagliari, Olbia, Porto Torres, Bastia et Ajaccio

Type	Port	Manutention des marchandises Milliers de tonnes			T. Var. % 08-16
		2008	2012	2016	
		TOTAL			
	Cagliari	36.191	34.502	40.020	11
	Olbia	6.072	5.333	4.452	-27
	Porto Torres	6.151	3.219	2.719	-56
	Bastia	1.918	2.157	2.081	9
	Ajaccio	-	-	1.162	-
RO-RO	Cagliari	3.238	2.599	3.974	23
	Olbia	6.072	5.333	4.452	-27
	Porto Torres	1.485	1.167	1.193	-20
	Bastia*	1.534	1.842	1.835	20
	Ajaccio	-	-	904	-

* Evaluation

Source: traitement des données AP, AdSP et CCI

Figure 12. Manutention globale de marchandises et incidence ro-ro

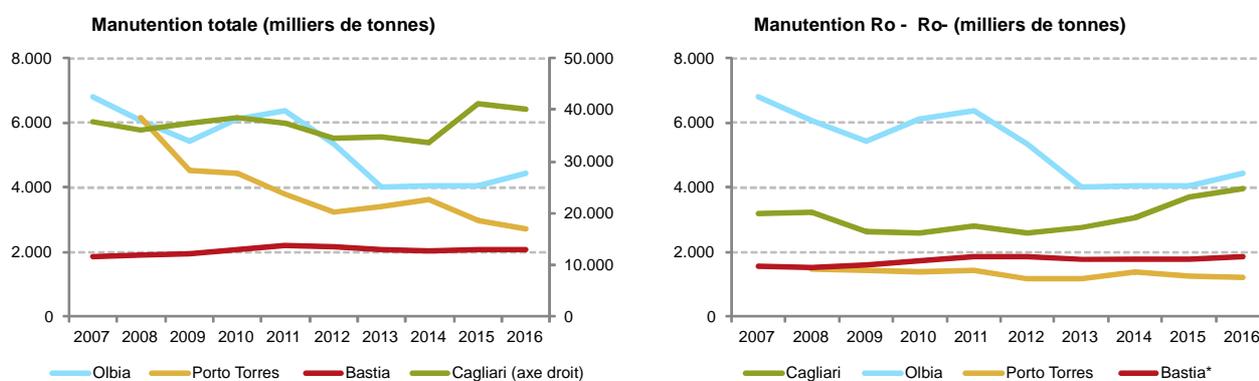


Source: traitement des données AP, AdSP et CCI

En analysant en détail la manutention annuelle globale de ces ports, on observe en particulier pour le port d'Olbia et Golfo Aranci, comment il y a eu une diminution entre 2007 et 2009, une reprise entre 2009 et 2011, une baisse encore jusqu'en 2013 et enfin une nouvelle croissance. Pour Cagliari, cependant, la transition 2015-2016 a connu une contraction.

En ce qui concerne les trafics ro-ro, la dynamique négative à long terme d'Olbia s'oppose à une relance de la manutention à partir de 2013. Pour Cagliari et Bastia, la tendance positive à long terme se confirme également ces dernières années, tandis que pour Porto Torres, il y a eu une baisse depuis 2014.

Figure 13. Évolution de la manutention globale des marchandises et ro-ro dans les ports de Cagliari, Olbia, Porto Torres, Bastia et Ajaccio



* Evaluation

Source: traitement des données d'AP, AdSP et CCI

3.2. Les connexions des autoroutes de la mer et le trafic maritime à courte distance relatives à la Sardaigne, la Corse et l'île d'Elbe avec tous les corridors européens

Dans ce paragraphe, il est décrit un cadre des connexions des autoroutes de la mer et le trafic maritime à courte distance des îles avec la côte continentale, en mettant l'accent en particulier sur l'analyse du trafic ro-ro.

Une première synthèse des connexions est donnée par la fréquence de connexion entre les ports.⁷ Le cadre des connexions des autoroutes de la mer et du trafic maritime à courte distance des îles avec le continent européen est centrée, du point de vue de la fréquence des connexions, sur les relations entre la Sardaigne et la côte Tyrrhénienne italienne sur Livourne, Piombino et Civitavecchia (Olbia-Livourne et Olbia - Piombino avec 14 liaisons hebdomadaires, Cagliari-Civitavecchia (dont 2 via Arbatax) et Olbia-Civitavecchia avec 7, Civitavecchia-Porto Torres-Barcelone avec 6). De plus, Porto Torres et Gênes, Bastia et Livourne et Bastia-Toulon sont également connectés en manière fréquente (7 liaisons hebdomadaires).

Olbia est le port le plus fréquemment connecté au continent européen, grâce aux liaisons biquotidiennes avec Livourne et Piombino. Les liaisons quotidiennes sont également Cagliari-Civitavecchia, Olbia-Civitavecchia, Porto Torres-Gênes, Bastia-Livourne et Bastia-Toulon. 6 liaisons hebdomadaires sont également destinées à la ligne avec rotation intermédiaire Civitavecchia-Porto et Torres-Barcelone.

⁷ On fait référence, pour la reconstruction du cadre, aux connexions signalées par Ram Spa et la Promotion du transport maritime à courte distance de la France au 10/01/2018).

Il convient également de noter que la ligne Bastia-Livourne est la principale ligne de liaison transfrontalière entre les îles et le continent (à la fois pour la fréquence et, comme on le verra plus loin dans ce paragraphe, pour le tonnage).

Tableau 5. Principales liaisons des Autoroutes de la Mer et le Trafic maritime à courte distance en fonction de la fréquence de connexion

Ligne	A/R Semaine
Olbia-Livourne	14
Olbia-Piombino	14
Cagliari-Civitavecchia	7
Civitavecchia-Olbia	7
Porto Torres-Gênes	7
Bastia-Livourne	7
Bastia-Toulon	7
Civitavecchia-Porto Torres-Barcelone	6
Bastia-Nice	3-4
Ajaccio-Toulon	3-4
Gênes-Olbia-Arbatax	3
Salerno-Cagliari-Valence	3
Bastia-Savone	3
Cagliari-Vado Ligure	3
Ajaccio Marseille	3
Bastia-Marseille	3
Isola Rossa-Marseille	3
Marseille PROPRIANO	3
Porto Vecchio-Marseille	3
Cagliari-Naples	2
Cagliari-Palermo	1
Ajaccio-Nice	1
Isola Rossa-Nice	1
Calvi-Nice	1

Source: traitement des données de Ram Spa et Bureau de Promotion du transport maritime à courte distance

À la lumière des statistiques de tonnage fournies par les sujets de la gouvernance portuaire, il est possible d'identifier 13 lignes principales de connexion entre les îles et le continent européen. Parmi celles-ci, la principale ligne est représentée par la ligne Olbia-Livourne, sur laquelle entre 2 et 2,6 millions de tonnes de marchandises sont manutentionnées deux fois par jour dans la période 2015-2016 par rapport aux lignes Olbia-Civitavecchia, Bastia-Marseille et Porto Torres-Gênes, chacune d'entre eux avec env. 1 million de marchandises manutentionnées. Ensuite, les lignes Ajaccio-Marseille et Olbia-Piombino avec 500-700 mille tonnes de marchandises manutentionnées. Un trafic de marchandises de 100 et 500 mille tonnes est enregistré sur les lignes Bastia-Toulon, Bastia-Livourne, Ajaccio-Toulon, Olbia-Gênes, Golfo Aranci-Livourne, Civitavecchia-Porto Torres-Barcelone et Bastia-Savone.

Il convient de souligner que sur les cinq premières lignes, quatre relient les ports insulaires avec des ports principaux des corridors européens, principalement orientés sur l'axe nord-sud.

Figure 14. Principales liaisons ro-ro en fonction des quantités de marchandises manutentionnées



Source: traitement des données d'AP, AdSP et CCI

Tableau 6. Marchandises manutentionnées par ro-ro sur les principales lignes de connexion des îles

Ligne	Niveau Port Continental	Corridor RTE-T	Marchandises RO-RO (Milliers T)		A/R Semaine
			2015	2016	
Olbia-Livourne	Central	Scandinave-méditerranéen	2.070	2.621	14
Civitavecchia-Olbia	Global	Scandinave-méditerranéen	921	1.050	7
Bastia-Marseille	Central	M. du Nord-Med / Méditerranée	929	1.016	3
Porto Torres-Gênes	Central	Reno-Alpes	1.043	943	7
Ajaccio-Marseille *	Central	M. du Nord-Med / Méditerranée	573	660	3
Olbia-Piombino	Global	Scandinave-méditerranéen	814	553	14
Bastia-Toulon	Global	M. du Nord-Med / Méditerranée	415	321	7
Bastia-Livourne	Central	Scandinave-méditerranéen	260	265	7
Ajaccio-Toulon *	Global	M. du Nord-Med / Méditerranée	294	239	3-4
Olbia-Gênes	Central	Rhin-Alpes	276	201	3
Golfo Aranci-Livourne	Central	Scandinave-méditerranéen	281	150	14
Civitavecchia-Porto Torres-Barcelone **	Global/Central	Scan-Méd / Méditerranée	148	144	6
Bastia-Savone	Global	Rhin-Alpes	91	107	3

Note: les ports du niveau global sont affectés à un Corridor donné par proximité géographique même s'ils n'en font pas formellement partie, en vertu du Règlement (UE) n° 1316/2013.

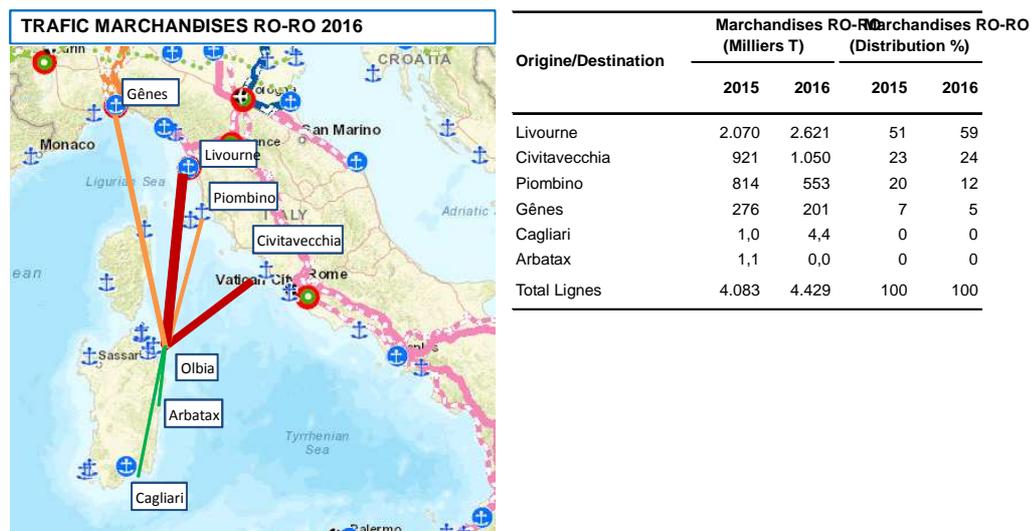
* Estimation 2015 et 2016 ** Estimation 2016

Source: traitement des données d'AP, AdSP et CCI

Les lignes des ports d'Olbia, Bastia, Porto Torres et Ajaccio sont analysées en détail en ce qui concerne la manutention ro-ro.

En ce qui concerne Olbia, Livourne est le principal partenaire pour la manutention de marchandises via ro-ro, qui représente en 2016 le 59% du trafic des marchandises. En deuxième place se trouve le port de Civitavecchia (24%). Piombino représente le troisième port partenaire en termes de trafic des marchandises, avec un quota de 12%, mais qui était de 20% en 2015, tandis que le trafic ro-ro résiduel est considérablement réduit dans les relations avec Gênes (5%).

Figure 15. Principales relations ro-ro du port d'Olbia



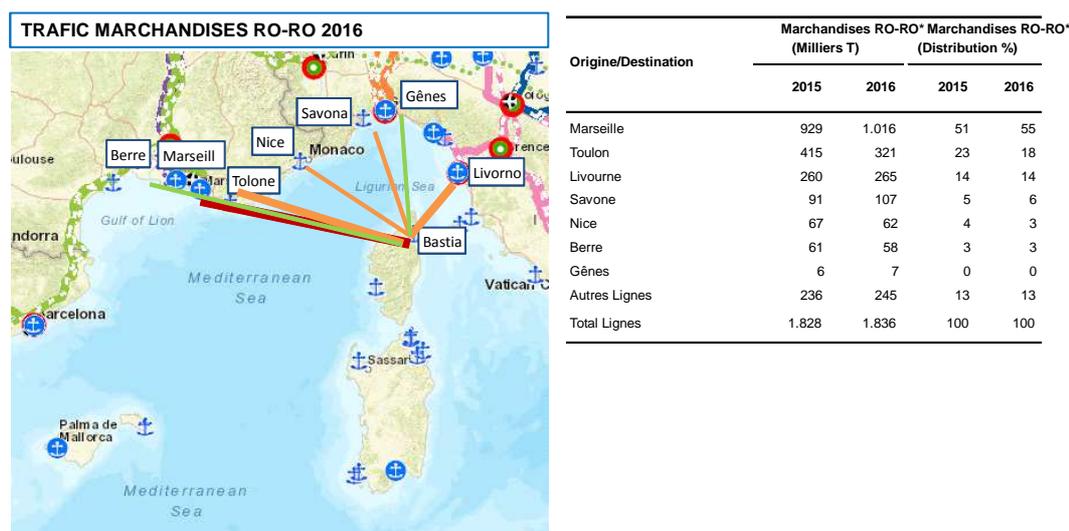
*Hors Golfo Aranci

L'épaisseur des lignes est indicative proportionnelle à la quantité de marchandises manipulées.

Source: traitement des données d'AP

Pour le port de Bastia, le principal port partenaire est représenté par Marseille, pour le trafic ro-ro de marchandises, ce qui concerne plus de la moitié (55%) du trafic ro-ro de Bastia. Il est suivi par Toulon (18%), Livourne (14%), Savone (6%), Nice (3%) et autres lignes (13%).

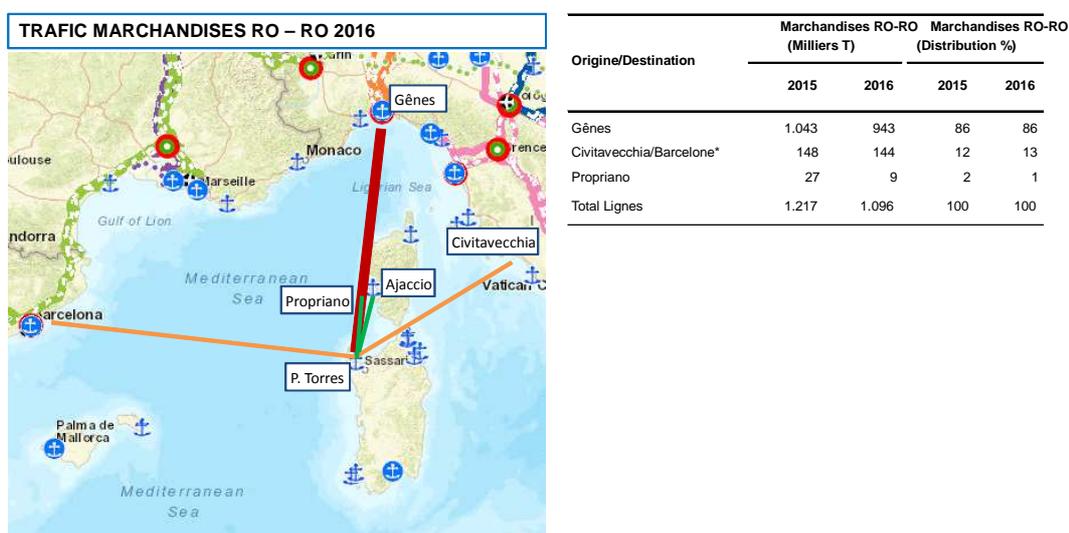
Figure 16. Principales relations ro-ro du port de Bastia



L'épaisseur des lignes est indicative proportionnelle à la quantité de marchandises manipulées. * Estimation
Source: traitement des données de CCI

Le trafic ro-ro de Porto Torres est extrêmement concentré dans la relation avec Gênes (86%). Le reste du commerce de biens a lieu sur la ligne Civitavecchia-Barcelone (13%) et, dans une mesure résiduelle, avec Propriano (1%).

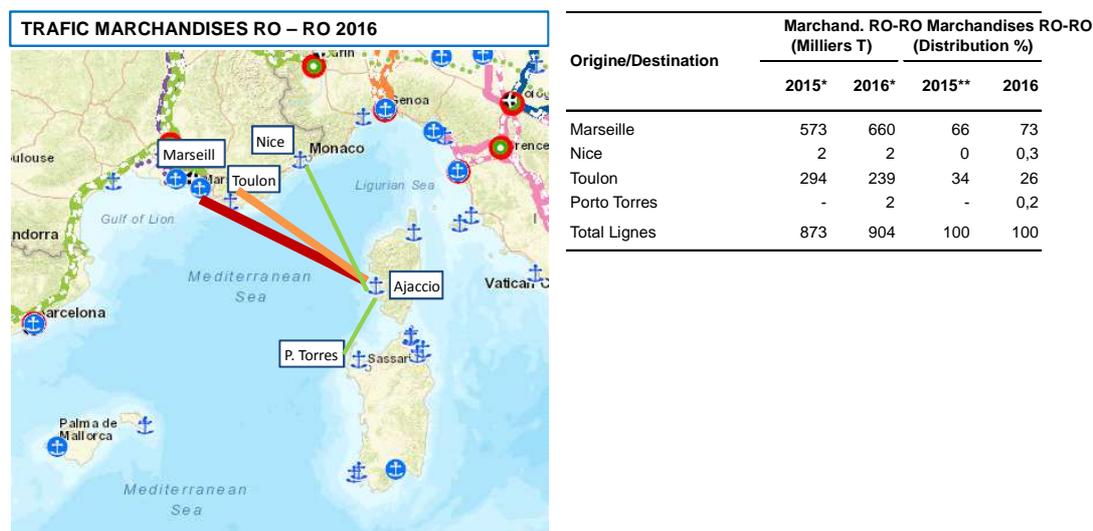
Figure 17. Principales relations ro-ro du port de Porto Torres



L'épaisseur des lignes est indicative proportionnelle à la quantité de marchandises manipulées. * Estimation
Source: traitement des données d'AP

Le trafic de marchandises ro-ro du port d'Ajaccio est de 73% en liaison avec Marseille. Le trafic de marchandises en Toulon représente 26%.

Figure 18. Principales relations ro-ro du port d'Ajaccio



L'épaisseur des lignes est indicative proportionnelle à la quantité de marchandises manipulées. * Estimation
Source: traitement des données CCI

3.3. Analyse des plans de Corridor alimentés par les Autoroutes de la Mer et le Trafic maritime à courte distance de la Sardaigne, la Corse et l'île d'Elbe

Le paragraphe montre une reconnaissance des Plans du corridor, identifiant en leur sein les étapes jugées importantes par rapport au thème du transport maritime.⁸

Il convient d'observer, comme il est souligné dans certains des mêmes documents, que les Corridors RTE-T ont été conçus comme des corridors principalement terrestres, avec l'inclusion formelle des liaisons maritimes seulement dans certains d'entre eux, comme dans le cas des liaisons entre l'Italie et la Malte dans le cadre du Corridor Scandinave-Méditerranéen. Par conséquent, la dimension maritime des corridors renvoie souvent aux conditions d'opérabilité / compétitivité des ports, à l'état de leur dotation relative aux infrastructures et aux connexions avec leurs arrière-pays respectifs, y compris les ports ayant des relations importantes avec les îles telles que Gênes, Livourne et Marseille.

⁸ Le Corridor Mer du Nord - Méditerranée est le seul corridor RTE-T qui comprend le Royaume-Uni. Comme on le sait, à la suite du référendum du 23 juin 2016, des négociations sont en cours dans le cadre du processus qui mettra fin à l'adhésion du Royaume-Uni à l'Union Européenne. Jusqu'à ce que le Royaume-Uni soit membre à plein titre de l'UE le Coordinateur du Plan du Corridor déclare que tant que le Royaume-Uni est membre à plein titre de l'UE, il procédera conformément au mandat original. Donc, le document considère aussi le Royaume-Uni comme faisant partie intégrante du Corridor.

Étant donné que la Sardaigne, la Corse et l'île d'Elbe sont exclues de l'inclusion officielle dans tout corridor, l'absence de toute référence à celles-ci n'est donc pas surprenante. Peut-être plus critique est le fait que la dimension maritime est réellement interprétée seulement en termes de connexions internationales. Cela dit, la dimension maritime est bien mise en évidence dans tous les plans, à l'exception du plan de travail Mer du Nord-Méditerranée, dans lequel il apparaît moins fréquemment et principalement en référence à la partie nord du Corridor.

Les tableaux suivants montrent donc le résultat de l'étude du plan de travail (mise à jour de la deuxième version) des quatre corridors qui affectent les îles en raison des connexions entre ces dernières et les ports situés sur la rive méditerranéenne. Les références ponctuelles des passages identifiés sont indiquées (numéro de page et un court extrait) et un bref commentaire expliquant pourquoi ce passage a été rapporté. Avec la notation ***, les commentaires sont introduits aux extraits qui présentent des éléments (potentiels) de criticité en ce qui concerne le renforcement des autoroutes de la mer et du transport maritime à courte distance.

Tableau 7. Analyse du Plan de travail du Corridor méditerranéen

Page	Extrait	Commentaire
10	Les ports représentent les principaux points d'accès pour les passagers et en particulier pour le transport de marchandises vers les corridors du réseau central.	Le rôle des ports en tant que point d'accès aux corridors est mis en évidence
11	... plusieurs ports améliorent la liaison ferroviaire en vue d'améliorer la connexion avec l'arrière-pays ferroviaire et d'accroître ainsi les possibilités de transfert modal.	Il est souligné que de nombreux ports travaillent pour améliorer l'accès ferroviaire
12	En ce qui concerne les derniers kilomètres, la connexion ferroviaire vers les ports est disponible mais devrait être améliorée afin de respecter l'interopérabilité totale.	La possibilité d'améliorer l'accessibilité du dernier kilomètre aux ports est mentionnée
14	Les six pays du Corridor ont échangé près de 160 millions de tonnes de marchandises en 2010. Les principaux flux se situent entre l'Espagne et la France (45 millions de tonnes), et entre la France et l'Italie (36 millions de tonnes). Ces deux flux représentent 60% des biens échangés entre les six pays du Corridor (en poids).	La cohérence du trafic de marchandises entre l'Espagne, la France et l'Italie, les pays affectés par les ADM et le SSS est mise en évidence.
15	Une autre source de grands flux internationaux sur le Corridor sont les flux de marchandises générés par les ports maritimes. [...].	L'importance du trafic de marchandise généré par les ports est soulignée
19-20	En ce qui concerne le trafic maritime, tous les ports et tous les types de marchandises devraient croître au cours de la période 2010-2030. [...] La dimension maritime du Corridor s'exprime également par un	*** Des prévisions futures de croissance du trafic maritime sont rapportées, en faisant expressément référence à la dimension maritime,

	<p>trafic important de services de transport maritime à courte distance et de RoRo entre les pays du Corridor ou entre l'Europe et l'Afrique du Nord. Ce trafic devrait également augmenter rapidement dans les années à venir avec le développement des autoroutes de la mer et la croissance économique et démographique de l'Afrique.</p>	<p>même si seulement entre les pays et entre l'Europe et l'Afrique du Nord</p>
20	<p>Les connexions aux ports sont un élément clé pour le succès du Corridor</p>	<p>Il est souligné l'importance des connexions avec les ports</p>
22	<p>Sections transfrontalières</p>	<p>*** La question de connexions transfrontalières entre l'Italie et la France est considérée uniquement du point de vue terrestre</p>
27	<p>Le rail est de loin le mode le plus représenté dans la liste des projets du corridor, avec environ 24% des projets relatifs aux travaux ferroviaires (correspondant à environ 77 milliards €).</p>	<p>Les investissements sont fortement concentrés sur le secteur ferroviaire</p>
33	<p>[...]nécessité d'améliorer les liaisons routières et ferroviaires du dernier kilomètre vers les installations portuaires de Fos et de Marseille afin de répondre aux flux de trafic prévus</p>	<p>L'importance de la mise en valeur du dernier kilomètre au port de Marseille, port avec d'importantes relations AdM et SSS avec la Corse</p>
43	<p>Les goulets d'étranglement identifiés pour les ports maritimes seront résolus d'ici 2030.</p>	<p>Il est souligné qu'il est prévu de résoudre les goulets d'étranglement portuaires d'ici 2030</p>
50	<p>Cela améliorera également la fonction des ports en tant que liens essentiels pour les échanges de longue distance avec d'autres continents</p>	<p>*** Dans les recommandations, le rôle des ports est mis en évidence en particulier pour les connexions de longue distance</p>
54	<p>Afin de compléter les connexions avec l'arrière-pays et d'obtenir ainsi les meilleurs rendements grâce aux mesures mises en œuvre, il est nécessaire de compléter les accès routiers et ferroviaires en attente.</p>	<p>Il est souligné la nécessité d'améliorer les connexions du dernier kilomètre aux ports</p>

Tableau 8. Analyse du Plan de travail du Corridor de la Mer du Nord - Méditerranée

Page	Extrait	Commentaire
6	Le transport par eau, intérieur et maritime, est fortement souligné dans le corridor.	Référence à l'importance du transport maritime pour le Corridor
14	Alors que les volumes de trafic totaux sont relativement stables dans le corridor, il est clair que les volumes dans les ports et les aéroports sont à un niveau élevé dans ce corridor et continuent de croître	Des prévisions augmentées de trafic pour les ports sont signalées
22	Répartition des coûts du projet "Le Corridor Mer du Nord-Méditerranée" par mode de transport (en millions d'euros)	Les chiffres montrent des investissements en particulier sur le secteur ferroviaire
24	Les projets maritimes, indiqués en bleu clair, se situent principalement dans les projets nordiques continentaux entre Calais et Amsterdam, et en Irlande, ce qui montre l'importance du rôle du point d'accès et d'interconnexion joué par le secteur maritime dans le corridor Mer du Nord-Méditerranée	*** Il est souligné que les projets maritimes concernent principalement la partie nord du Corridor
28	7.2 Problèmes liés au transport maritime à courte distance [...], notamment en Irlande, en Irlande du Nord, en Écosse et dans le nord de l'Angleterre,	*** Le thème du transport maritime à courte distance concerne principalement l'Irlande, l'Irlande du Nord, l'Écosse et le nord de l'Angleterre
36	Le Corridor Mer du Nord - Méditerranée offre une connectivité de l'Europe vers le reste du monde, via ses nombreux ports principaux. Le port de Marseille-Fos, en particulier, offre un accès par mer à courte distance au reste de la Méditerranée, y compris l'Afrique du Nord et la Méditerranée orientale, et les principaux ports conteneurs de haute mer situés de l'autre côté du corridor offrent l'accès aux marchés mondiaux. Je pense que, bien qu'il soit peu probable que des infrastructures supplémentaires soient nécessaires pour améliorer les liaisons entre le corridor et les pays tiers, il faudrait envisager à l'avenir des mesures spécifiques pour améliorer les liaisons maritimes entre les ports du corridor et les pays tiers dans la Méditerranée.	Dans les recommandations le port de Marseille est expressément mentionné, mais il ne trouve pas autant d'emphase dans le reste du document.

Tableau 9. Analyse du Plan de travail du corridor Rhin-Alpes

Page	Extrait	Commentaire
6	Le Corridor englobe certains des principaux ports européens, tels que Rotterdam, Anvers, Amsterdam, Zeebrugge, Duisburg et Gênes, qui servent de points d'entrée et de sortie au réseau de transport du Corridor et ils représentent les meilleurs exemples de choix pour les chaînes de transport multimodal sans frontières.	Il est rappelé la présence dans le Corridor de certains ports d'importance mondiale - y compris Gênes - et leur rôle en tant que points d'accès au réseau RTE-T
8	Les 8 ports maritimes (parmi lesquels les ports de Rotterdam, Amsterdam, Anvers, Gênes et Zeebrugge) sont les principaux nœuds de sortie et d'entrée du Corridor. Les ports servent de lien avec l'arrière-pays et jouent un rôle crucial dans les liaisons routières, ferroviaires et fluviales. La connexion des ports maritimes pour le transport de marchandises est essentielle pour l'importation de biens provenant de l'extérieur du Corridor	Encore une fois, le rôle des ports, y compris Gênes, est rappelé.
9	Les ports d'Anvers et de Rotterdam, qui figurent parmi les principaux ports maritimes du monde - ainsi que les ports d'Amsterdam, Zeebrugge, Gand, Gênes, Vlissingen et Moerdijk, sont les plus grands nœuds multimodaux. Ces ports bénéficient des liaisons maritimes internationales, des services de transport fluvial (uniquement dans les ports de la mer du Nord), du fret ferroviaire et du transport routier.	La fonction globale des ports est soulignée.
15	Aujourd'hui, les transports intermodaux vers et de l'Italie sont principalement des liaisons terrestres, mais avec l'amélioration de la connexion entre le port de Gênes et l'arrière-pays, les volumes vers la Suisse et le sud de l'Allemagne devraient également augmenter.	Il est à noter que les liaisons de / vers l'Italie sont principalement terrestres, mais suite à l'amélioration des connexions avec le port de Gênes, une croissance du trafic vers la Suisse et l'Allemagne est prévue
15	Les différentes prévisions nationales étudiées dans le MTMS ont souligné l'importance du transport maritime (notamment pour la Belgique, les Pays-Bas et l'Italie), la souveraineté routière en Allemagne, en Italie et aux Pays-Bas et la croissance attendue du rail dans le cas de Suisse, d'Allemagne et des Pays-Bas	L'importance du transport maritime dans les prévisions de trafic est soulignée.
16	L'analyse au niveau d'origine / de destination démontre un potentiel de croissance significatif pour la partie centrale du Corridor, en particulier pour le rail dans les zones proches de Cologne, Francfort et Mannheim, ainsi qu'en Suisse et en Italie.	Les attentes de croissance sont mises en évidence dans la partie centrale du Corridor et en Italie

18	Dans le réseau italien, des goulets d'étranglement de capacités critiques sont identifiés autour du col des Giovi, entre Chiasso - Milan, Rho - Gallarate, Tortona - Voghera, Milan - Pavie. La section de ligne Novara (Vignale) - Oleggio - Arona fait face à des restrictions de capacité potentielles à l'avenir en raison de l'augmentation du trafic de Domodossola et Luino. De plus, les nœuds ferroviaires de Gênes, Novara et Milan doivent être modernisés pour répondre aux exigences de capacité, de qualité de service et d'accessibilité.	Les goulets d'étranglement sur le réseau italien sont mentionnés. On fait référence au col des Giovi pour les connexions au port de Gênes
19	Dans le port de Gênes, une nouvelle configuration de l'accès maritime au bassin portuaire de Sampierdarena est prévue et une importante déviation de l'autoroute ouest pour l'accès à la ville est en cours d'approbation du projet.	Les projets en cours pour le port de Gênes sont mentionnés
21	La figure ci-dessus souligne l'importance du rail (y compris les mesures liées au système européen de gestion du trafic ferroviaire <i>ERTMS</i>)	*** Il est souligné que la plupart des projets concernent les chemins de fer
22	Gênes - Tortona / Novi Ligure (col des Giovi)	Il est mentionné expressément, parmi les projets ferroviaires, celui relatif au Passage des Giovi
22	Route de contournement majeure de Gênes (nœud autoroutier)	Il est mentionné expressément, parmi les projets ferroviaires, celui relatif à la ville de Gênes
23	Pour le corridor Rhin-Alpes, établir une connexion entre le port maritime et le réseau ferroviaire existant est essentiel pour que les ports maritimes puissent assumer le rôle-clé qu'ils jouent dans le développement du Corridor dans son ensemble.	Pour les ports, il est souligné la nécessité d'améliorer les connexions ferroviaires
27	Sur le territoire italien, la nouvelle liaison entre Gênes - Tortona / Novi Ligure (Troisième passage des Giovi) pourrait permettre une expansion significative du transport de marchandises entre Gênes et le nord de l'Italie. Entre les régions de la Ligurie et du Piémont, il y a une longueur de 53 kilomètres et 39 km de tunnels. Par conséquent, il pourrait être nécessaire d'améliorer encore les normes d'exploitation et la capacité entre Tortona / Novi Ligure et Milan / Novara.	L'expansion attendue des trafics sur Gênes est bien mise en évidence suite à la réalisation du projet pour le Troisième Passage des Giovi
29	En ce qui concerne l'infrastructure routière, les raccordements du dernier kilomètre deviennent critiques dans les zones urbaines, principalement en raison des problèmes de capacité de trafic en heure de pointe. Les connexions du dernier kilomètre dans	On réitère l'importance d'améliorer les connexions du dernier kilomètre

	tous les principaux nœuds urbains (Amsterdam, Bruxelles, Düsseldorf, Francfort, Milan et Gênes, par exemple) devraient être améliorés.	
29	Le port de Gênes est affligé par une accessibilité maritime limitée pour les grands navires (plus de 18 000 EVP) et une accessibilité ferroviaire et routière limitée. En outre, il fait face à des défis importants dans l'espace d'expansion physique, en raison du fait qu'il est contraint à une bande de terre à proximité de la ville et sa disposition physique.	*** La mise en évidence de certaines limites structurelles du port de Gênes
32	Gênes - Tortona / Novi Ligure [...]	Référence supplémentaire au Troisième Passage des Giovi

Tableau 10. Analyse du Plan de travail du Corridor Scandinave - Méditerranée

Page	Extrait	Commentaire
6	Les ports de la Mer du Nord et de la Méditerranée offrent l'accès maritime aux continents américain et africain et au reste du réseau commercial mondial [...] Plusieurs sections de l'alignement sont des traversées maritimes ("Autoroutes de la Mer"), en particulier les connexions entre Finlande-Suède - Danemark - Allemagne et l'Italie - Malte. Cependant, la dimension maritime va bien au-delà du corridor et relie les pays européens entre eux et le reste du monde.	Il est souligné le rang global des ports du Corridor. Les AdM sont mentionnés en référence à la connexion Italie-Malte
8	Alors que d'autres corridors se concentrent sur quelques ports et des voies commerciales concentrées, la force du corridor Scandinave-Méditerranéen réside dans sa variété de ports, de routes alternatives et de la flexibilité qui en résulte pour les utilisateurs des transports.	Il est souligné le rôle des ports en mettant en évidence que le point fort du Corridor est représenté par la variété de ses ports
12	Les ports du corridor Scandinave-Méditerranéen ont également enregistré des évolutions positives avec une augmentation de deux points d'index entre les années 2013 et 2014 pour les flux de passagers et de marchandises	Un développement positif des ports est mis en évidence
17	Il est important de noter que l'infrastructure environnementale portuaire est en cours de développement (voir par exemple la priorité italienne «Ports verts» qui correspond à la stratégie italienne pour les ports (Action 7: Plan Stratégique National pour les Ports et la Logistique - PSNPL). Par	Il est souligné le fait qu'il y a plusieurs projets concernant les ports et les autoroutes de la mer

	conséquent, plusieurs projets MoS ont été sélectionnés pour le co-financement MIE afin de combler les lacunes identifiées.	
17	La récente réforme des ports italiens a établi 15 systèmes d'autorités portuaires, regroupant des ports gérés séparément jusqu'à présent. L'identification de ces systèmes d'autorités portuaires est influencée par la planification du réseau central du RTE-T et favorise des investissements rationalisés pour des ports plus compétitifs et plus grands.	Avis positif implicite sur la réforme des Autorités Portuaires italiennes
19	Le transport maritime de marchandises entre tous les ports des pays du corridor est nettement plus élevé que les flux du corridor continental (rail et route). Les relations dominantes se situent dans la partie nord du corridor, principalement en rapport avec l'Allemagne et la Suède, complétées par les flux des pays scandinaves restants. [...] le «centre de gravité» des volumes de fret routier dans la partie sud du corridor.	*** L'importance du transport maritime est mise en évidence, mais surtout pour la partie nord du Corridor, tandis que le centre de gravité du transport routier est identifié dans sa partie centrale
20	En Italie pour le rail, sur la base des informations fournies par RFI: Vérone - Ponte Gardena jusqu'à l'achèvement de l'ensemble des lignes d'accès au tunnel de base du Brenner; Florence - Livourne / La Spezia liées au développement du trafic des ports; En outre, il y aura des contraintes dans le trafic des zones urbaines.	On identifie quelques goulets d'étranglement en Italie, y compris ceux reliés au port de Livourne
23	La majorité des coûts du projet sont destinés aux lignes ferroviaires (94 milliards d'euros ou 55%)	La plupart des investissements est destiné au rail
37	Actuellement et dans le cadre général actuel, les ports du corridor Scandinave-Méditerranéen présentent une large fréquence de connexions régulières de marchandises et passagers entre la Finlande et la Suède (Turku / Naantali et Stockholm), le Danemark et la Norvège (Copenhague - Oslo), le sud de la Suède / Allemagne. (Malmö / Trelleborg / Göteborg à Lübeck-Travemünde / Rostock) ainsi qu'entre les ports italiens et maltais (Taranto à Valletta / Marsaxlokk et Palerme à Valletta / Marsaxlokk).	Les liaisons maritimes sont évaluées par rapport à celles faisant strictement partie du Corridor
38	En conséquence de cette décision, le Ministère a élaboré en 2015 un plan de réforme appelé «Plan Stratégique National pour les Ports et la Logistique», visant à renforcer la compétitivité du système national. [...]	Rappel ponctuel au PSNPL
39	Dans les ports italiens aussi (Ancône, Tarente, Naples,	Il est rappelé le fait que même dans

Gioia Tauro, Bari, Palerme, Augusta et Livourne) et à Lübeck, les liaisons ferroviaires doivent être modernisées ou construites. les ports italiens, y compris Livourne, les liaisons ferroviaires doivent être améliorées

3.4. Analyse de l'impact des trafics maritimes alimentés par les AdM et le trafic maritime à courte distance de la Sardaigne, de la Corse et l'île d'Elbe sur les différents corridors européens

L'analyse figurant au point 3.2 a mis en évidence la prévalence des relations nationales concernant la quantité de marchandises manutentionnées, les connexions des principaux ports insulaires avec le continent. L'importance de ces relations est telle qu'elle représente une part importante des transports rouliers des ports continentaux. Dans le cas des ports italiens, pour lesquels des données comparables sont disponibles, environ 25% du trafic roulier dans les ports de Livourne et de Civitavecchia est déterminé par le commerce des marchandises avec les îles, ce chiffre représentant près de 15% pour Gênes.

Tableau 11. Incidence de la manutention ro-ro de / vers les îles * sur la manutention ro-ro des ports de Livourne, Civitavecchia et Gênes

Port	Manutention RO-RO (Milliers de tonnes)		dont depuis les lignes principales Corse et Sardaigne (Milliers de tonnes)		dont depuis les lignes principales Corse et Sardaigne (%)	
	2015	2016	2015	2016	2015	2016
Livourne	11.963	12.413	2.330	2.885	19	23
Civitavecchia	4.522	4.779	1.081	1.206	24	25
Gênes	8.392	8.595	1.319	1.144	16	13

* Principales relations.

Source: traitement des données d'AP/ AdSP

Par rapport aux Corridors du réseau central, en 2016 il a été manipulé un total de:

- env. 4,5 millions de tonnes de marchandises provenant des ports du Corridor Scandinave-Méditerranée (Livourne, Piombino et Civitavecchia);
- env. 2 millions de tonnes de marchandises provenant des ports faisant partie du Corridor de la Mer du Nord - Méditerranée et du Corridor Méditerranéen (Marseille et Toulon);
- env. 1 million de tonnes de marchandises provenant des ports faisant partie du Corridor Rhin-Alpes (Gênes et Savone).

Pour élargir l'étude de l'impact du trafic alimenté par les îles sur le réseau des corridors européens, il est possible d'utiliser des données sur le commerce extérieur de la Sardaigne et de la Corse⁹. Les flux d'importation et d'exportation des îles peuvent en effet se faire exclusivement par mer ou, de manière résiduelle, par voie aérienne. Observer avec quels pays les deux îles entretiennent les relations commerciales les plus significatives fournit un cadre des potentielles relations des AdM, même si les données sont disponibles en valeur et non en quantité. Certaines catégories de biens qui pourraient difficilement entrer dans un raisonnement sur le trafic AdM ont été exclues de l'analyse.¹⁰ Pour la Sardaigne, les catégories de produits considérées valent, en moyenne, entre 2014 et 2016, 12% des importations et 16% des exportations en raison d'une présence considérable, parmi les importations, de produits pétroliers bruts et, parmi les exportations, de produits pétroliers raffinés. Pour la Corse, les catégories de produits considérées valent 70% des importations et 72% des exportations.

Afin de lisser certaines fluctuations dans les échanges effectués chaque année, une moyenne des valeurs de 2014, 2015 et 2016 a été considérée.

Au cours de la période prise en considération, la Sardaigne a donc importé environ 800 millions d'euros de marchandises dans les catégories retenues et a exporté 700 millions d'euros; La Corse a importé environ 200 millions d'euros et exporté environ 45 millions d'euros. Pour la Sardaigne et la Corse, les pays de la zone du RTE-T (c'est-à-dire les 28 pays de l'Union européenne, la Norvège et la Suisse) représentent la principale source d'importation, avec un pourcentage moyen de 69% pour Sardaigne et 77% pour la Corse. En revanche, le pourcentage des exportations destinées aux pays du RTE-T, est de 45% en Sardaigne et de 49% en Corse.

Les relations avec les pays d'Europe du Sud-Ouest, notamment la France, l'Italie et l'Espagne, jouent un rôle majeur à la fois pour la Sardaigne et pour la Corse,¹¹ mais il convient de souligner pour tous les deux l'importance des relations avec l'Europe de l'Ouest, c'est-à-dire substantiellement les pays compris entre la mer du Nord et les Alpes: 22% des importations de la Sardaigne et 12% de ses exportations, 27% des importations de la Corse et 27% de ses exportations. Cela signifie qu'il y a une part substantielle de l'import-export de ces deux îles qui voyage sur les réseaux terrestres continentaux.

*Tableau 12. Importations et exportations de la Sardaigne et de la Corse **

⁹ Les données sont diffusées aux niveaux provincial et régional. l'île d'Elbe est donc exclue de l'analyse.

¹⁰ Les catégories de produits exclues ont été identifiées a priori, à travers une reconnaissance de la classification des produits adoptée en Italie et en France, et à travers une première analyse exploratoire des données. Les catégories exclues sont les suivantes: produits d'extraction des minéraux des carrières et des mines; électricité, gaz, vapeur et air conditionné; produits de traitement des déchets et d'assainissement; coke et produits pétroliers raffinés; les moyens de transport autres que les véhicules à moteur, les remorques et les semi-remorques (par exemple, les navires). Une opération similaire a été effectuée dans le cadre du "West Med Motorways Of The Sea Master Plan".

¹¹ Dans les agrégations des pays européens opérés par des sujets internationaux (par exemple, les Nations Unies), la France est généralement placée entre les pays d'Europe occidentale. Dans ce cas, elle est signalée parmi les pays d'Europe du Sud-Ouest en raison de sa position sur le bassin méditerranéen.

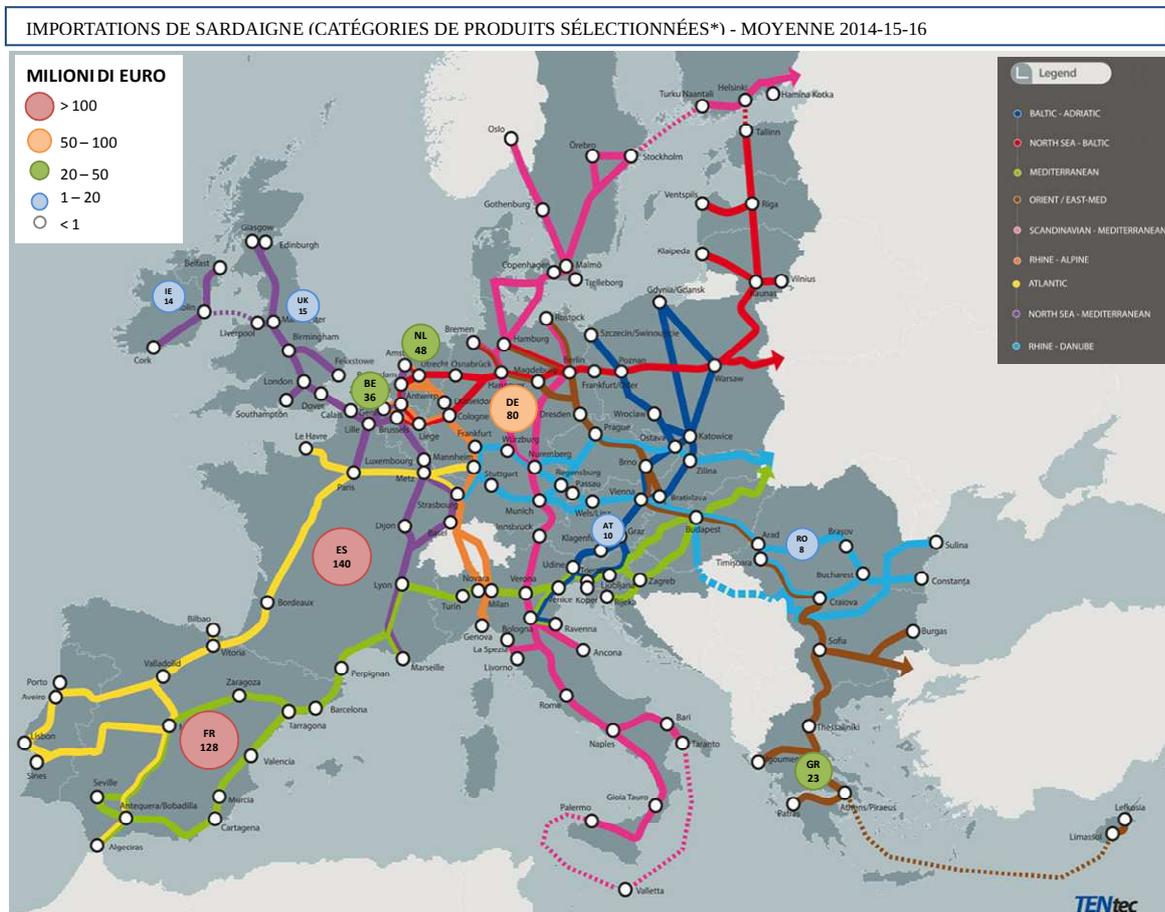
Zone	Importation-Exportation * Moyenne 2014-15-16 Millions d'euros				Importation-Exportation * Moyenne 2014-15-16 Distribution %			
	Importation Sardaigne	Exportation Sardaigne	Import Corse	Exportation Corse	Importation Sardaigne	Export Sardegna	Importation Corse	Exportation Corse
Pays RTE-T, y compris:	557	320	186	22	69	45	77	49
Europe du Sud-Ouest	276	143	72	9	34	20	30	21
Europe de l'Ouest	178	85	65	11	22	12	27	24
Europe du Nord	51	54	15	1	6	8	6	3
Europe du Sud-Est	30	12	1	0	4	2	1	0
Europe de l'Est	22	26	32	1	3	4	13	1
Autre zone du monde	248	386	55	23	31	55	23	51
Total	804	706	241	45	100	100	100	100



* Produits autres que: produits d'extraction minérale des carrières et des mines; électricité, gaz, vapeur et air conditionné; produits de traitement des déchets et d'assainissement; coke et produits pétroliers raffinés; les moyens de transport autres que les véhicules automobiles, les remorques et les semi-remorques (par exemple, les navires).
Source: traitement des données Istat et Douanes.

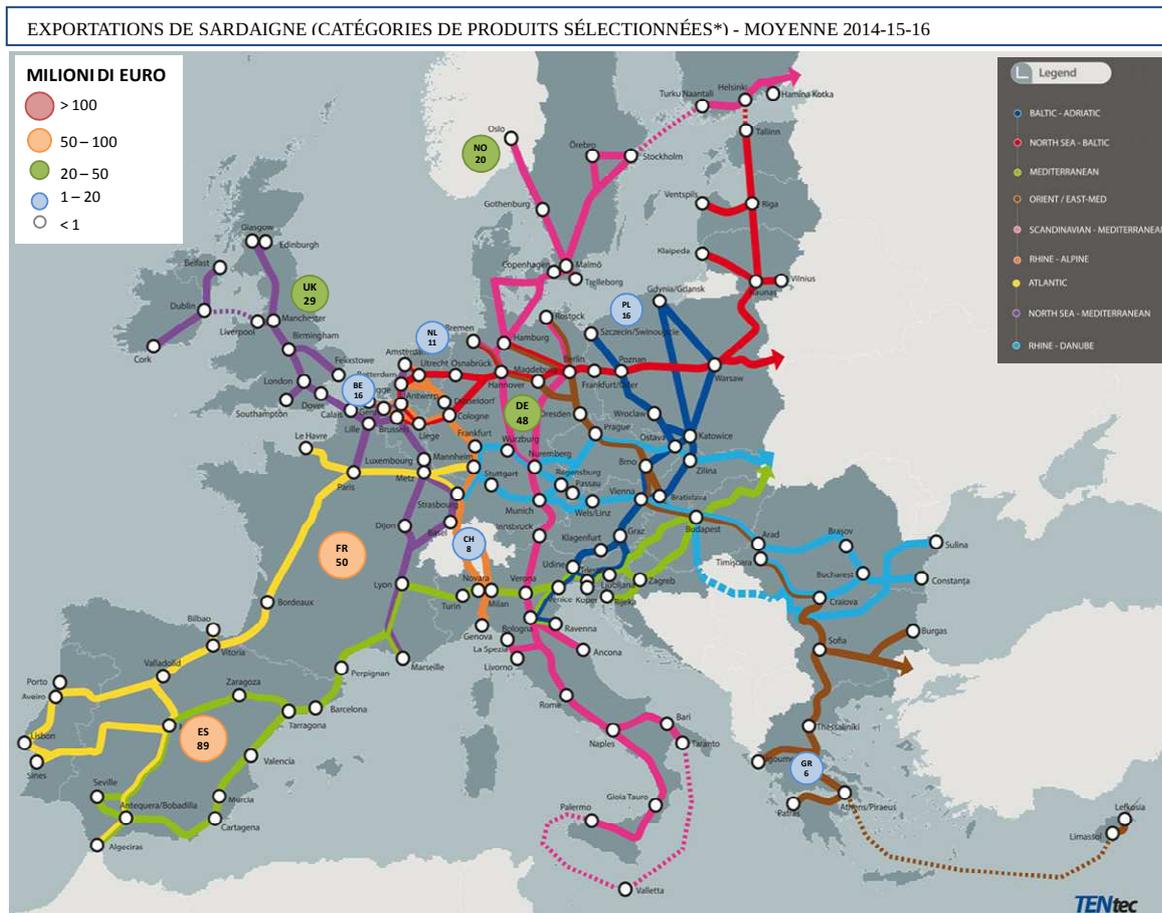
Les cartes ci-dessous montrent les 10 principaux pays de la zone RTE-T en fonction de la valeur échangée, pour l'import-export des catégories de produits sélectionnées des deux îles. Les cartes permettent d'apprécier l'importance, pour les échanges des îles, ainsi que des pays riverains de la Méditerranée, de ceux situés au nord des Alpes, tels que l'Allemagne, les Pays-Bas et la Belgique pour l'importation provenant de la Sardaigne; L'Allemagne, la Norvège et le Royaume-Uni pour son exportation; L'Allemagne et les Pays-Bas pour l'importation provenant de la Corse.

Figure 19. Les premiers 10 pays de la zone RTE-T pour les importations en provenance de Sardaigne*



* Produits autres que: produits d'extraction minérale des carrières et des mines; électricité, gaz, vapeur et air conditionné; produits de traitement des déchets et d'assainissement; coke et produits pétroliers raffinés; les moyens de transport autres que les véhicules automobiles, les remorques et les semi-remorques (par exemple, les navires).
 Source: traitement des données d'Istat

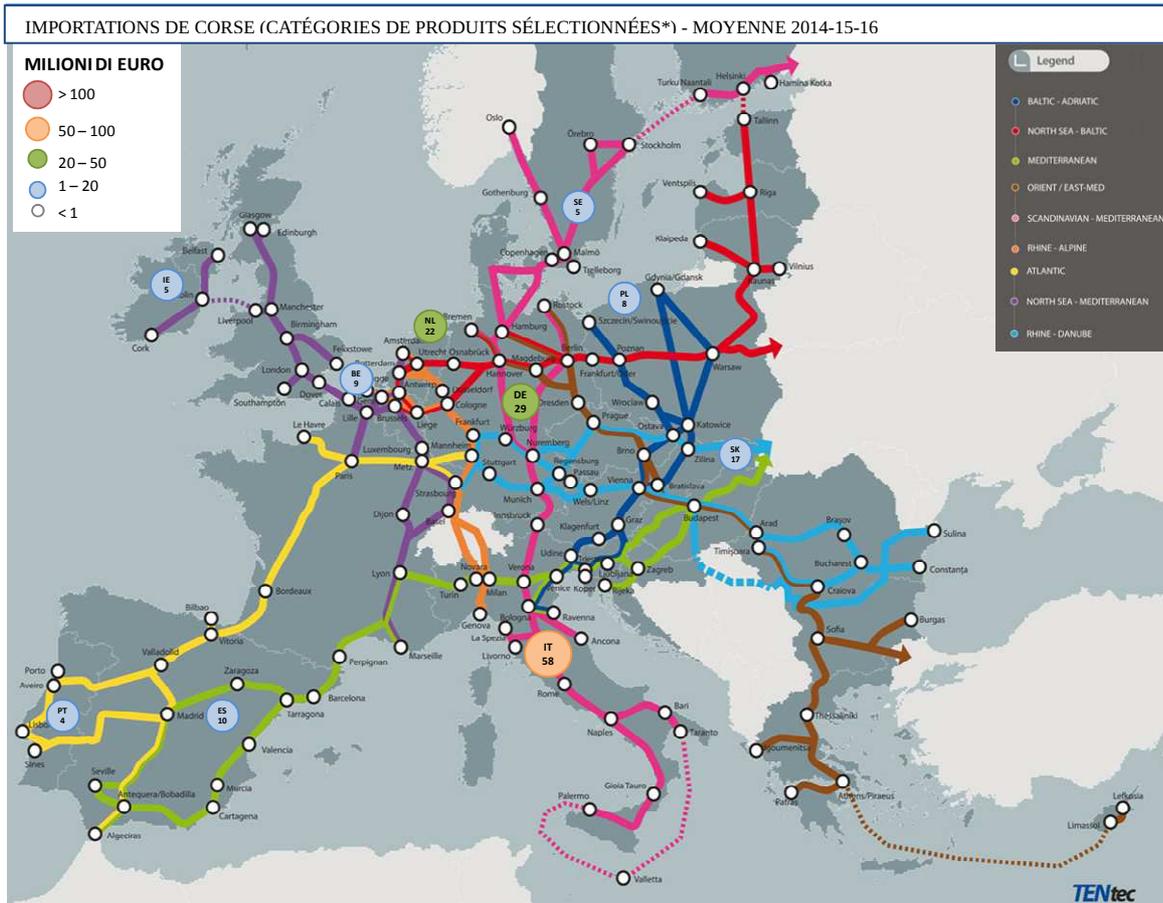
Figure 20. Les premiers 10 pays de la zone RTE-T pour les exportations en provenance de Sardaigne *



* Produits autres que: produits d'extraction minérale des carrières et des mines; électricité, gaz, vapeur et air conditionné; produits de traitement des déchets et d'assainissement; coke et produits pétroliers raffinés; les moyens de transport autres que les véhicules automobiles, les remorques et les semi-remorques (par exemple, les navires).

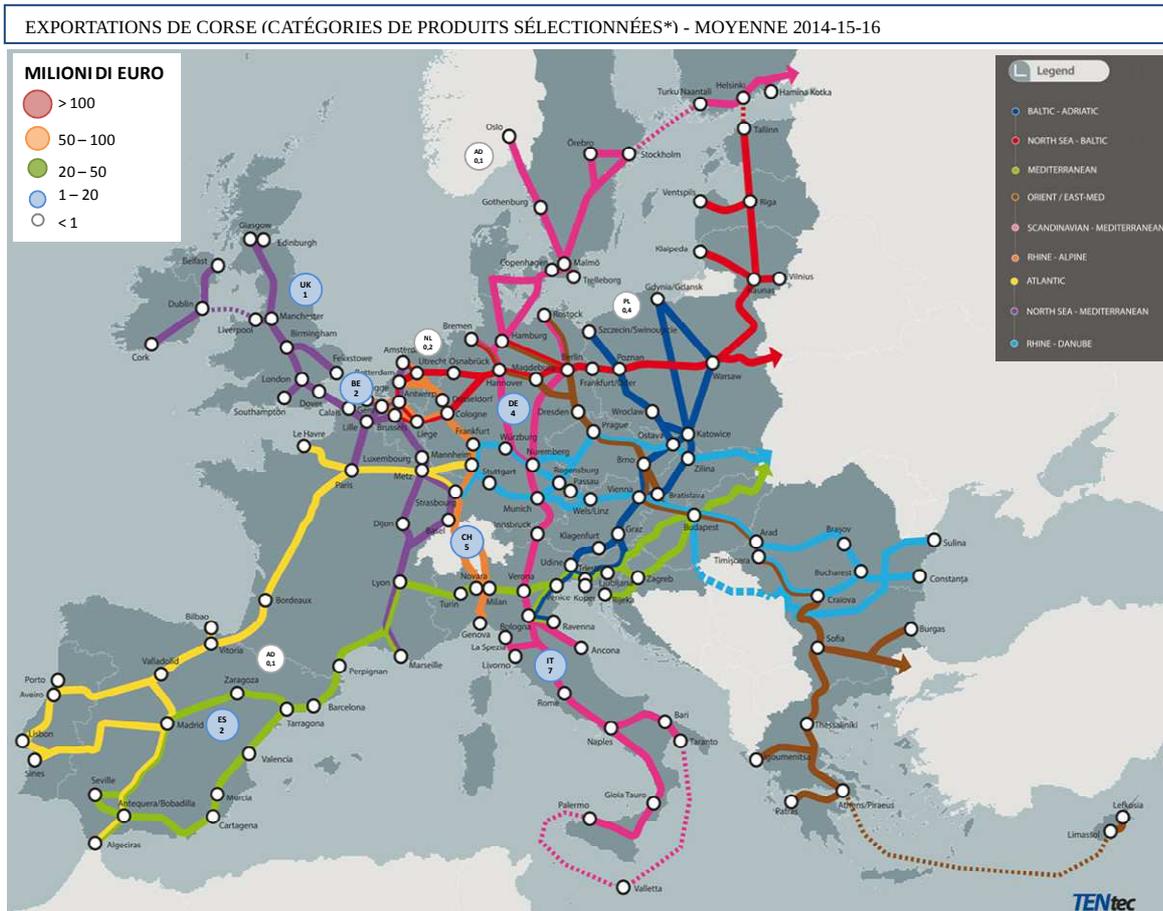
Source: traitement des données d'Istat

Figure 21. Les premiers 10 pays de la zone RTE-T pour les importations en provenance de Corse *



* Produits autres que: produits d'extraction minérale des carrières et des mines; électricité, gaz, vapeur et air conditionné; produits de traitement des déchets et d'assainissement; coke et produits pétroliers raffinés; les moyens de transport autres que les véhicules automobiles, les remorques et les semi-remorques (par exemple, les navires).
 Source: traitement des données de Douanes

Figure 22. Les premiers 10 pays de la zone RTE-T pour les exportations en provenance de Corse *



* Produits autres que: produits d'extraction minérale des carrières et des mines; électricité, gaz, vapeur et air conditionné; produits de traitement des déchets et d'assainissement; coke et produits pétroliers raffinés; les moyens de transport autres que les véhicules automobiles, les remorques et les semi-remorques (par exemple, les navires).
 Source: traitement des données de Douanes

Afin de compléter le tableau, les 10 premiers pays pour l'importation et l'exportation des catégories de produits sélectionnés pour la Sardaigne et la Corse sont signalés.

Les importations de la Sardaigne proviennent dans les trois années '14 -15-16 pour 17% de l'Espagne et 16% de la France. Une part importante est également celle de l'Allemagne (10%). Les États-Unis (4%) sont le principal pays importateur non européen et le plus grand exportateur (18%), suivis par l'Espagne (13%) et, avec des pourcentages inférieurs à 10%, par d'autres pays.

Tableau 13 et Tableau 14. Les 10 premiers pays pour l'importation et l'exportation provenant de la Sardaigne *

Les premiers 10 pays	Importations de Sardaigne *		Les premiers 10 pays	Exportations de Sardaigne *	
	Moyenne 2014-15-16			Moyenne 2014-15-16	
	Millions d'euros	Incidence %		Millions d'euros	Incidence%
Espagne	140	17	États-Unis	130	18
France	128	16	Espagne	89	13
Allemagne	80	10	France	50	7
Hollande	48	6	Allemagne	48	7
Belgique	36	4	Arabie Saoudite	37	5
États-Unis	28	4	Royaume-Uni	29	4
Chine	27	3	Émirats Arabes Unis	20	3
Russie	25	3	Norvège	20	3
Grèce	23	3	Belgique	16	2
Malaisie	20	2	Pologne	16	2

* Produits autres que: produits d'extraction minérale des carrières et des mines; électricité, gaz, vapeur et air conditionné; produits de traitement des déchets et d'assainissement; coke et produits pétroliers raffinés; les moyens de transport autres que les véhicules automobiles, les remorques et les semi-remorques (par exemple, les navires).

Source: traitement des données d'Istat.

Les importations de la Corse proviennent dans les trois années '14 -15-16 pour 24% d'Italie, pourcentage double par rapport à celle du deuxième pays de référence, l'Allemagne (12%). Les Pays-Bas suivent avec 9%. L'Italie est également le pays principal de destination de l'exportation (17%), suivi par la Suisse (11%) et l'Allemagne (8%).

Tableau 15 et Tableau 16. Les 10 premiers pays pour l'importation et l'exportation provenant de la Corse *

Les premiers 10 pays	Importations de la Corse *		Les premiers 10 pays	Exportations de la Corse *	
	Moyenne 2014-15-16			Moyenne 2014-15-16	
	Millions d'euros	Incidence%		Millions d'euros	Incidence %
Italie	58	24	Italie	7	17
Allemagne	29	12	Suisse	5	11
Pays-Bas	22	9	Allemagne	4	8
Chine	18	8	États-Unis	3	6
Slovaquie	17	7	Thaïlande	3	6
Espagne	10	4	Tunisie	3	6
Belgique	9	4	Belgique	2	5
Pologne	8	3	Corée du Sud	2	4
États-Unis	8	3	Chine	2	4
Suède	5	2	Espagne	2	4

* Produits autres que: produits d'extraction minérale des carrières et des mines; électricité, gaz, vapeur et air conditionné; produits de traitement des déchets et d'assainissement; coke et produits pétroliers raffinés; les moyens de transport autres que les véhicules automobiles, les remorques et les semi-remorques (par exemple, les navires).
Source: traitement des données de Douanes.

3.5. Conclusions et propositions pour une meilleure intégration des AdM et le trafic maritime à courte distance dans les corridors de référence et la participation des îles dans leurs processus décisionnels

Avec environ 200 millions de tonnes transportées per l'Italie et 50 millions per la France, les deux pays représentent les premier et le quatrième marché communautaire (après l'Espagne et la Grèce) en ce qui concerne le transport maritime à courte distance dans le bassin méditerranéen. Le segment du ro-ro, en particulier, a montré une dynamique expansive au cours de la dernière décennie, avec une augmentation des quantités transportées de 28% en Italie et de 23% en France (2007-2016).

Ces tendances n'ont été que partiellement interceptées à long terme par les îles de la zone de coopération, mais les signes positifs proviennent de la tendance de la brève période 2014-2016: + 12% de trafic global en Corse, + 7% de celui de Sardaigne, avec + 19% sur le segment roulier, + 35% de trafic global sur l'île d'Elbe.

Les ports continentaux italiens et français donnant sur la Méditerranée occidentale représentent pour ces îles les principaux partenaires du transport maritime, véritables portes d'accès vers et depuis le continent.

Avec certains des ports continentaux, la relation est presque exclusive. Olbia échange avec Livourne via ro-ro 59% des marchandises, Bastia 55% avec Marseille, Porto Torres 86% avec Gênes et Ajaccio 73% avec Marseille, sans prendre en compte l'importance de Piombino pour l'île de Elbe.

Du point de vue des ports continentaux également, les relations avec les îles représentent des quotas non négligeables. Environ un quart du trafic ro-ro du port de Livourne et de Civitavecchia est assuré par des relations avec les principaux ports de Sardaigne et de Corse; pour Gênes, les relations avec les îles représentent 15% de la manutention ro-ro totale.

Le cadre des relations entre les îles et le continent ne se limite pas aux relations maritimes. S'il est vrai que des partenaires importants du commerce des îles sont les pays d'origine, comme en témoigne le fait que la majeure partie du trafic roulier est exercée sur les relations nationales, il faut tenir compte du commerce extérieur, et non seulement de celui avec les pays méditerranéens, mais aussi avec ceux d'Europe centrale. En effet, à la fois pour la Sardaigne que pour la Corse les relations avec les pays d'Europe du Sud-Ouest (France et Espagne pour la Sardaigne, notamment l'Italie pour la Corse) jouent un rôle très important, mais une part non négligeable des importations et des exportations des îles arrivent / sont destinées aux pays situés entre la mer du Nord et les Alpes: 22% des importations et 12% des exportations provenant de la Sardaigne; 27% des importations et 24% des exportations provenant de la Corse (en valeur et pour les catégories de biens non transportables par roulier, voir l'article 3.4).

Par conséquent, pour les îles de la zone de coopération, le rôle des chaînes logistiques est important ainsi que leur fonction exercée par les nœuds logistiques d'agrégation et de tri des charges, à la fois celles qui se trouvent sur le territoire national, dans certains cas avec fonctions d'arrière-port, à la fois celles de l'Europe centrale, pour l'agrégation des marchandises destinées aux îles ou, en sens inverse, leur ré-proposition vers les marchés de destination.

La relation étroite entre les ports insulaires et continentaux, d'une part, et le rôle des chaînes logistiques terrestres, d'autre part, peut donc constituer le point de départ d'un raisonnement sur la plus grande intégration des AdM et du transport maritime à courte distance dans les Corridors de référence et la participation des îles à leurs processus décisionnels.

En ce qui concerne ces objectifs, il est nécessaire d'évaluer l'opportunité de resserrer ou de renouveler les alliances stratégiques entre les ports des îles, les ports continentaux d'accès aux corridors européens et les centres logistiques terrestres. Des stratégies qui devraient avoir un objectif à la fois opérationnel, d'intégration et de rationalisation des routes maritimes au sein de chaînes logistiques complexes, ainsi qu'un objectif plus largement orienté vers la mise en évidence, par rapport à la programmation institutionnelle des AdM, d'une unité d'intentions dans les priorités des différents sujets impliqués au sein de ces chaînes.

4. LES PROGRAMMES COMMUNAUTAIRES ET NATIONAUX POUR LE SOUTIEN ET LE FINANCEMENT DES AUTOROUTES DE LA MER

Le soutien communautaire des AdM pour la période 2001-2013

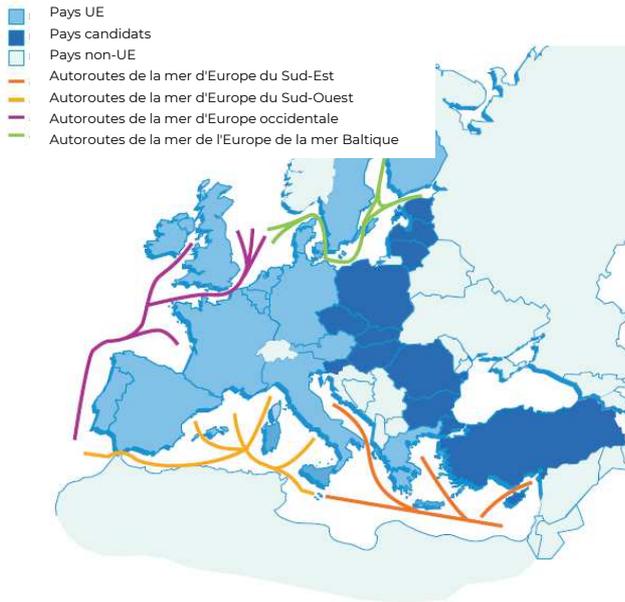
Le concept d'Autoroutes de la Mer a été introduit par la Commission européenne en 2001, quand celle-ci, par le Livre Blanc des Transports, proposait l'utilisation des ressources pour le développement du projet Autoroutes de la Mer en tant qu'alternative au transport terrestre et comme partie intégrante du réseau transeuropéen de transport (RTE-T). L'adoption de l'art. 12 bis des lignes directrices du RTE-T du 29/4/2004 par le Conseil et le Parlement européen avait établi les modalités de financement et les objectifs du programme Autoroutes de la Mer, en désignant quatre corridors à achever d'ici 2010:

- Autoroutes de la Mer Baltique (reliant les États membres qui ont accès à la Mer Baltique à ceux de l'Europe centrale et occidentale, y compris les routes traversant la Mer du Nord et le canal de la Mer Baltique);
- Autoroutes de la Mer d'Europe occidentale (reliant le Portugal et l'Espagne à la Mer du Nord et à la Mer d'Irlande);
- Autoroutes de la Mer de l'Europe du Sud-Est (reliant la Mer Adriatique à la Mer Ionienne, la Mer Égée et la Méditerranée orientale, y compris Chypre et la Mer Noire);
- Autoroutes de la Mer de l'Europe du Sud-Ouest (reliant l'Espagne, la France, l'Italie et Malte avec les autoroutes de la Mer de l'Europe du Sud-Est, y compris la Mer Noire).

Sur la base du rapport Van Miert de 2004, la Commission européenne a identifié un petit nombre de projets prioritaires pour les réseaux de transport de l'Union européenne. Les autoroutes de la mer étaient le Projet Prioritaire 21 (PP21).

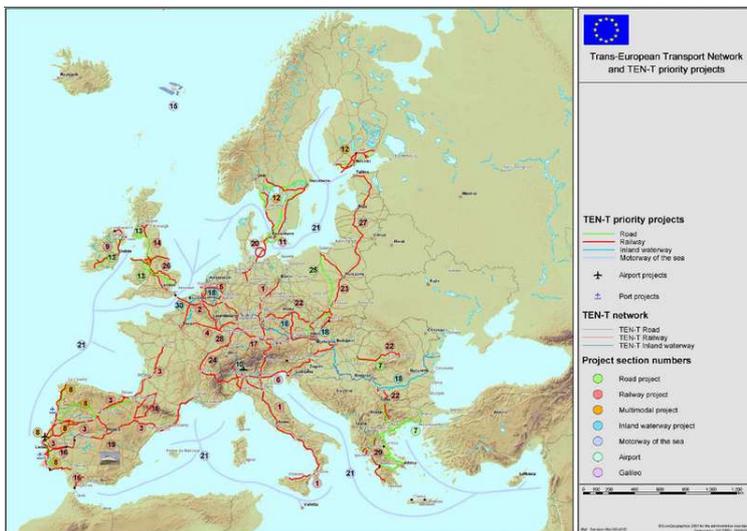
Le Livre Blanc des transports de 2011 a ensuite confirmé l'importance des autoroutes de la mer dans le contexte de la politique européenne des transports. D'un point de vue législatif, elles sont soutenues dans le Règlement (UE) 1315/2013 et dans le Règlement (UE) 1316/2013, dans lesquels la dimension maritime des Réseaux Transeuropéens de Transport et une priorité horizontale de la planification européenne des infrastructures sont définies.

Figure 23. Corridors des Autoroutes de la Mer (2004)



Source: Ram Spa, Autoroutes de la mer: le plan directeur national des infrastructures (2005)

Figure 24. Projets prioritaires du réseau RTE-T 2005



Source: Commission européenne

Entre 2001 et 2013, les autoroutes de la mer ont été soutenues par divers mécanismes de financement, dont le programme RTE-T et, dans une moindre mesure, le programme Marco Polo II ont été les plus importants. Les programmes Interreg, l'Instrument Européen de voisinage et de partenariat (IEVP) pour soutenir les connexions avec les pays tiers, l'instrument d'aide de préadhésion (IAP) et le Programme-cadre de recherche et de développement technologique (PCRD) ont été d'autres sources de financement.

¹²

Les 97 projets des AdM financés entre 2001 et 2013 ont eu une valeur totale de 1.915,2 millions d'euros et une contribution de l'UE de 461,7 millions d'euros.

Tableau 16. Projets AdM pour le programme de financement (2001-2013)

Programme de financement	Numéro de projets	Coût total des projets (millions d'euros)	Contribution UE (millions d'euros)
RTE-T	51	1.471,9	353,1
Marco Polo	4	309,0	14,4
Interreg	16	40,0	21,2
ENPI	9	24,0	23,5
IAP	4	20,5	17,4
PCRD	13	49,8	32,1
Total	97	1.915,2	461,7

Source: traitement des données de la Commission européenne (Autoroutes de la mer: Une évaluation ex post sur le développement du concept de 2001 et les moyens possibles)

Cependant, une évaluation menée par la Cour des comptes européenne sur le programme Marco Polo a montré que ce programme n'avait pas atteint les résultats escomptés en termes de transport de marchandises à partir des voies routières à celles maritimes.¹³

Le soutien communautaire et national aux Autoroutes de la Mer à partir du 2013 jusqu' à aujourd'hui

Déjà soutenus et cofinancés avec env. 450 millions d'euros pour 52 projets du programme européen RTE-T, ainsi que d'autres programmes tels que Marco Polo et le 7^{ème} programme-cadre pour la période de programmation 2007-2013, les autoroutes de la mer restent un élément important également dans la nouvelle période de programmation, représentant une priorité horizontale du CEF (*Connecting Europe Facility - Le Mécanisme pour l'interconnexion en Europe (MIE)*), programme de cofinancement de projets dans le secteur du transport européen.

L'objectif du réseau des autoroutes de la mer est de concentrer les flux de marchandises sur les routes logistiques maritimes de manière à améliorer les liaisons maritimes existantes ou à établir de nouvelles liaisons maritimes régulières et fréquentes pour le transport de marchandises entre les États membres, afin de réduire la congestion routière et / ou améliorer l'accès aux régions et aux États périphériques et insulaires.

¹² Commission européenne (2017)

¹³ Cour des comptes européenne (2013)

Le financement du MIE soutient des actions qui mettent l'accent sur l'établissement de liens entre les autoroutes de la mer ou sur le développement d'actions avec un avantage plus important à travers des projets de mise en œuvre, d'études qui prennent la forme de projets pilotes et d'études en général.

En ce qui concerne les projets de mise en œuvre, leur objectif sera d'établir ou d'améliorer les services de transport AdM pour les principaux corridors de transport de marchandises, basé sur des nouvelles connexions maritimes ou l'amélioration de celles déjà existantes. Les actions doivent inclure un important élément d'investissement portuaire. Le but des actions pilotes est d'introduire des concepts et des technologies nouveaux et innovants dans la phase de pré-implémentation et de les tester dans des conditions réelles de fonctionnement. Enfin, les études devraient contribuer à la promotion et au développement du concept d'autoroute maritime au niveau régional ou européen et au développement de nouvelles politiques dans ce domaine.

Parmi les projets RTE-T identifiés antérieurement par le Règlement 1315/2013 du 11 décembre 2013, 47 d'entre eux sont liés au développement des autoroutes de la mer. Dans le cadre des appels du MIE 2014, un portefeuille de 29 projets a été sélectionné, correspondant à un financement total de 262 millions d'euros, dans le cadre de l'appel MIE 2015 un nombre de 12 projets a été sélectionné, pour un financement total de 86 millions d'euros.

Parmi les projets financés par le MIE qui impliquent l'Italie et la France relatifs aux AdM, on peut souligner: (entre parenthèses, la contribution maximale de l'Union européenne et l'année de l'appel relatif MIE):

- *W BClInk: MoS for the future.* Intégration des chaînes logistiques des ports de Civitavecchia et Barcelone dans les autoroutes de la mer (4.338.889 euros, année 2017)
- *MoS Venice-Patras: Developing and upgrading of the East-Mediterranean Italy-Greece Mos link.* Autoroutes de la Mer Venise-Patras. Développement et mise à jour de la connexion ADM Italie-Grèce (2.564.300 euros, année 2016).
- *Motorway of the Sea Nantes Saint Nazaire – Gijon.* Etudes et travaux pour établir une liaison maritime RoPax entre les ports centraux de Gijon et Nantes Saint-Nazaire (1.079.760 euros, année 2015).
- *Med-Atlantic Ecobonus.* Étude visant à promouvoir un système de mesures coordonnées pour soutenir le développement des autoroutes de la mer, valable à la fois pour les marchés de l'Atlantique et pour la Méditerranée occidentale (771.919 euros, année 2014).
- *Fresh Food Corridors.* Conception, développement et test d'un service Autoroutes de la Mer dédié au transport de produits périssables incluant un corridor Rail Reefer (entre Israël et l'Europe centrale et du Nord), trois ports méditerranéens (Koper, Marseille et Venise) et une étude de faisabilité relative à la construction d'un corridor Rail Reefer dans le port de La Spezia (10.702.972,72 euros, année 2014).
- *BRIDGE (Building the Resilience of International and Dependent Gateways in Europe) - Motorways of the Sea II.* Amélioration de la connexion Douvres-Calais (33.493.500 euros, année 2014).

Le soutien italien: Ecobonus et Marebonus

Dans le contexte italien, une expérience importante de soutien aux autoroutes de la mer est positivement considérée par la Cour des comptes européenne aussi dans le rapport de 2013,¹⁴ (mais, en fait, des aides d'État considérés abusives par la Commission européenne ¹⁵) un stimulant direct pour les entreprises de transports afin de les encourager à utiliser au mieux les routes maritimes, afin de transférer des quantités de plus en plus importantes de marchandises qui sont transportées sur les véhicules lourds de la route vers les routes maritimes moins chères. À cette fin, en vertu de la loi n° 265 de 2002, environ 240 millions d'euros sont mis à disposition des transporteurs routiers à travers un crédit pour une période de quinze ans. Ces fonds ont été alloués en 2008 (233 millions) pour une période de trois ans 2007-2009 et puis refinancés pour la période 2010-2011.

La principale mesure consistait à soutenir le choix du transport maritime de la part des transporteurs comme alternative au transport routier. Les mesures d'accompagnement étaient conçues pour encourager les formes d'association entre les petites entreprises avec l'objectif spécifique d'utiliser efficacement les alternatives maritimes au transport routier, ainsi que de faciliter les mesures de formation pour promouvoir l'accès aux routes maritimes et leur utilisation et l'achat d'équipements électroniques (matériel) et de programmes d'information (logiciels) visant à optimiser la chaîne de transport dans des conditions de sécurité maximale.

Plus récemment, le Marebonus a été créé, mesure fiscale prévue à l'article 1, paragraphe 647 de la Loi sur la Stabilité pour la période triennale 2016-2018, dans le but de développer le mode combiné de transport routier et maritime par la création de nouveaux services maritimes et l'amélioration de ceux existants. Contrairement à l'Ecobonus - destiné directement aux transporteurs routiers - Marebonus s'adresse aux compagnies maritimes qui présentent des projets triennaux pour la création de nouveaux services maritimes rouliers et ro-pax pour le transport multimodal de marchandises ou l'amélioration des mêmes services sur les routes existantes, arrivant et partant de ports situés en Italie, qui relient des ports situés en Italie ou dans les États membres de l'Union européenne ou de l'Espace économique européen, afin de soutenir l'amélioration de la chaîne intermodale et la décongestion du réseau routier.

L'incitation fiscale est calculée sur les unités de transport multipliées par les distances kilométriques déduites de la distance parcourue sur le réseau routier italien (pour chaque unité embarquée au plus 0,10 euro par km soustraite à la distance sur le réseau routier national). Enfin, l'instrument est complété par l'annulation d'une partie de la contribution reçue en faveur des entreprises de transport routier qui ont utilisé les services maritimes, ou au moins 70% de l'incitation reçue par les utilisateurs du service effectuant au moins 150 embarquements par an.

Avec la publication dans le Journal officiel n. 293 du 16 Décembre, 2017 du décret exécutif de mise en œuvre « Marebonus » les délais de présentation des demandes ont été ouverts.

Autres sources communautaires de soutien

Le MIE n'est pas le seul instrument au niveau européen pour soutenir et financer les autoroutes de la mer. Une autre possibilité est représentée par le plan d'investissement pour l'Europe, le plan Juncker, qui a trois objectifs: éliminer les obstacles des investissements; offrir visibilité et assistance technique aux projets d'investissement; utiliser d'une manière plus intelligente les ressources financières. En outre, le plan

¹⁴ Cour des comptes européenne (2013)

¹⁵ Décision C (2012) 5020 du 25/07/2012

prévoyait la création d'un nouveau fonds européen pour les investissements stratégiques (FEIS) et l'implication de la Banque européenne d'investissements (BEI), institution qui depuis environ 50 ans est utilisée par l'Union européenne pour financer des projets à long terme.

Parmi les projets approuvés à ce jour, il concerne (au moins en partie) le thème des autoroutes de la mer pour lesquelles un financement de 200 millions d'euros a été accordé à Grimaldi Euromed SpA afin de moderniser et accroître la flotte par l'acquisition de 10 nouveaux navires pour le transport de voitures / camions qui seront utilisés pour la route Europe - Amérique du Nord.

L'appel d'offres du CEF Transport Blending 2017, lancé le 8 février 2017, est également le premier appel d'offres lancé dans le cadre du financement du RTE-T pour assurer la combinaison de fonds supplémentaires. En effet, l'appel d'offres dispose d'un budget de 1,35 milliard d'euros pour les propositions de projets concernant uniquement les travaux qui prévoient le soutien financier d'une institution financière (par exemple, la Banque européenne d'investissements, Cassa Depositi e Prestiti, Institut bancaire).

La mise à jour du DIP des autoroutes de la mer soutient que le potentiel de l'investissement privé dans le secteur des transports n'est pas suffisamment exploité et que de nouveaux instruments financiers peuvent être utiles dans un cadre de ressources publiques diminuées. Cependant, il est intéressant de noter les termes contenus dans la mise à jour du DIP: "si l'utilisation de financements privés est essentielle pour maintenir et améliorer les infrastructures de transport en Europe, il est également essentiel de comprendre qu' AdM / MIE ne peuvent pas et ne doivent pas être remplacés par des instruments d'investissement privés. Les subventions destinées aux autoroutes de la mer devraient faire face aux déficits de financement qui ne peuvent pas être facilement financés par d'autres moyens: projets innovants, problèmes de connectivité entre les îles et les régions ultrapériphériques etc."

Les Autoroutes de la Mer sont également considérées comme une priorité dans le récent Plan Stratégique National pour les Ports et la Logistique, dans lequel pour l'activité 3.5 de l'action 3 - Mesures pour améliorer les services de transport et accroître l'accessibilité par mer et par la terre des ports, des mesures spécifiques sont prévues pour la promotion du développement des trafics rouliers et des autoroutes de la mer à travers l'agrégation et l'incitation de la demande pour le transport de marchandises, également à travers l'élaboration et le financement des projets de logistique intégrée des zones et réseaux locaux.

5. LES ANALYSES, LES POINTS FORTS ET FAIBLES DE LA PLANIFICATION EUROPEENNE ET NATIONALE ET DES POLITIQUES DE SOUTIEN ET DE FINANCEMENT DES AdM ENTRE LA SARDAIGNE, LA CORSE ET L'ILE D'ELBE ET LA ZONE DE COOPERATION

Le chapitre comprend l'identification de certains points forts et faibles en relation avec les programmes européens et nationaux concernant les AdM. Le point 5.1 résume certaines réflexions produites aux niveaux communautaire et national, tandis que le point 5.2 présente brièvement le cadre des routes maritimes entre les îles. L'article 5.3 souligne les répercussions que les critères de planification communautaire et nationale ont sur la possibilité d'utiliser les mécanismes d'incitation AdM pour la Corse, la Sardaigne et l'île d'Elbe. Le point 5.4 propose des corrections au cadre communautaire et national actuel de programmation AdM.

5.1. Le cadre communautaire et national

La conclusion générale d'un récent rapport d'évaluation de la Commission européenne (2017) sur la programmation européenne concernant les autoroutes de la mer est que l'évolution de l'activité de la programmation AdM ait généralement eu un impact positif sur le secteur du transport maritime à courte distance et ait bien répondu aux besoins changeants du secteur. En effet, selon le rapport, les programmes AdM ont stimulé des investissements stratégiquement importants qui n'auraient pas été réalisés (ou pas à la même échelle), des effets multiplicateurs d'investissements, des actions innovantes et surtout des partenariats entre ports, régions et pays d'Europe et avec les voisins de l'Europe. Les programmes AdM ont financé une gamme variée de projets. Les financements ont soutenu: les investissements pour les infrastructures afin d'améliorer l'efficacité des opérations portuaires spécifiques et des liaisons de transport; projets pilotes de nouvelles approches et technologies (notamment en matière de performance environnementale et de gestion du trafic maritime / guichet unique); création de services nouveaux ou plus fréquents; coopération transfrontalière, y compris avec les pays voisins; et, les activités d'innovation en aval et le développement de technologies prototypes.

Du point de vue de la réalisation des objectifs de transfert modal, il y a eu quelques succès en encourageant le transfert modal de la terre à la mer, mais les preuves quantitatives sont limitées et négatives, en ce qui concerne l'étude menée sur le Programme Marco Polo.¹⁶

Des résultats positifs ont été obtenus en ce qui concerne l'innovation et le progrès technologique.

Il y a eu des difficultés ou des retards au niveau des projets en termes de création de partenariats, de procédures d'adjudication, de communication et de partage d'opérations sensibles et commerciales qui sont courantes dans des projets similaires, complexes et impliquant plusieurs États membres.

Le rapport souligne également que la portée géographique des projets AdM ne correspond que partiellement au modèle des flux commerciaux à courte distance actuels. Les projets financés dans les Corridors de la Mer Baltique et de l'Europe occidentale correspondent assez bien aux flux commerciaux

¹⁶ Selon la Cour des comptes européenne (2013)

réels, tandis que les deux corridors méditerranéens sont nettement sous-représentés compte tenu des niveaux de transport maritime à courte distance. Les investissements RTE-T pour les Autoroutes de la Mer dans la période 2004-2013 ont été concentrés dans la région de la Mer Baltique (même si, au niveau des pays, l'Italie est la deuxième après la Suède). Le nombre relativement important de projets impliquant des partenaires de la Mer Baltique peut en partie s'expliquer par l'histoire de la coopération et les liens / partenariats existants dans cette région. Cela a contribué au développement de projets dans le corridor, en particulier pendant les premières années du concept d'Autoroutes de la Mer, en soulignant également que la présence des Plans directeurs des Corridors AdM était importante pour déterminer l'orientation des appels régionaux et la portée de beaucoup des projets financés.

L'adoption de projets dans différents corridors AdM a été influencée par des facteurs tels que les changements législatifs, la coopération antérieure, les partenariats existants et la manière dont les appels à propositions ont été mis en œuvre dans les différents corridors. Cela est particulièrement évident dans la région de la Mer Baltique, où des modifications de la législation (par exemple, la directive 2016/802 / UE régissant la teneur en soufre des combustibles marins) et d'autres facteurs (par exemple, le besoin de brise-glaces) ont fortement contribué à l'utilisation active des financements de l'UE.

Comme on pouvait s'y attendre, les projets ont mieux fonctionné face aux relations de travail établies et aux partenariats. En particulier, le rapport souligne que dans la région de la Mer Baltique, l'attention portée sur le plan directeur en tant que base pour le développement de projets a également été un facteur dans la fourniture d'idées de projets. Il convient toutefois de souligner que dans cette région, la présence d'un réseau de transport maritime dense a généré moins de besoin de nouvelles routes et a mis davantage l'accent sur la composante environnementale (par exemple, la réduction des émissions).

Enfin, selon le rapport, les programmes AdM ont contribué au développement des politiques et ont, à travers la collecte de profils et d'activités innovantes, soutenu les débats politiques sur l'environnement (par exemple, purificateurs et carburants alternatifs), la sécurité maritime et les charges administratives.

Tableau 17. Les principaux points forts et faibles des programmes AdM

Points forts	Points faibles
Investissements stratégiquement importants qui n'auraient pas été réalisés (ou pas à la même échelle ou dans le même temps)	Transfert modal inférieur aux attentes (bien que les données quantitatives sont limitées)
Effets multiplicateurs des investissements	Difficultés ou retards au niveau du projet en termes de création de partenariats, de procédures d'assignation, de communication et de partage des opérations sensibles et commerciales
Partenariats entre des ports, des régions et des pays	Projets dans les corridors méditerranéens sous-représentés considérant les niveaux de transport maritime à courte distance
Innovation et progrès technologique	
Développement de politiques et soutien au débat public	

Source: élaboration de la Commission européenne (2017a)

Auparavant, une étude d'évaluation sur les programmes AdM a également été menée par la DG des politiques internes (2014), rassemblant les points de vue des experts et des opérateurs sur le programme AdM au niveau européen. Parmi les aspects positifs, cette étude montre que:

- le programme AdM conduit à une coopération accrue entre les ports de différents États membres;
- il y a la possibilité d'étendre la portée géographique des AdM vers les pays voisins, par exemple, la Norvège, les pays d'Afrique du Nord et les pays extra-UE dans la région de la Mer Noire;
- il y a aussi la possibilité d'étendre le champ des AdM et d'intégrer des chaînes d'approvisionnement entières.

D'un autre côté, il y a des facteurs pour améliorer les aspects suivants.

- certains des ports familiers avec le programme AdM ne connaissaient pas les systèmes de financement de l'UE et le cadre du programme n'était pas clair pour tous les répondants; le processus d'application était également complexe;
- les risques commerciaux liés au démarrage d'un nouveau service de transport maritime à courte distance sont élevés;
- il existe une demande pour des connexions AdM au sein d'un seul État membre, ce qui pourrait favoriser l'inclusion des régions insulaires dans le programme AdM, et actuellement les régions insulaires de l'UE ne bénéficient guère du programme AdM.

La Programmation nationale

Un résumé des résultats obtenus avec Ecobonus est synthétisé dans ISPRA (2016). Le document indique que sur une période de quatre ans, de 2007 à 2010, plus de 2 millions de voyages ont été subventionnés

(75% sur les routes nationales et les 25% restants sur les routes internationales) pour un montant total de plus de 240 millions d'euros.

En ce qui concerne le nombre de tonnes de marchandises transportées dans la période 2007-2010 soumis à l'incitation, il y a eu une augmentation constante dans la période 2007-2008, puis est diminué à la fois sur les routes nationales que sur celles internationales en 2009 en raison de la crise économique, en enregistrant une nouvelle augmentation en 2010.

Selon les rapports de Ram Spa, l'Ecobonus aurait soustrait aux infrastructures routières environ 500 000 voyages de TIR pour chaque année, permettant en même temps une amélioration de la logistique globale des entreprises de transport routier, encourageant une meilleure répartition des charges du matériel roulant et des navires.

Tableau 18. Tonnes de marchandises transportées sur des itinéraires développés par l'Ecobonus pendant la période 2007-2010

Tonnes transportées	2007	2008	2009	2010
Itinéraires nationaux	9.064.281	13.877.093	10.288.347	13.002.986
Itinéraires communautaires	4.026.099	3.926.835	3.167.210	3.509.770
Total général	13.090.380	17.803.928	13.455.557	16.512.756

Source: traitement des données Ram Spa signalées dans ISPRA (2016)

5.2. Le cadre des routes maritimes entre la Sardaigne, la Corse et l'île d'Elbe

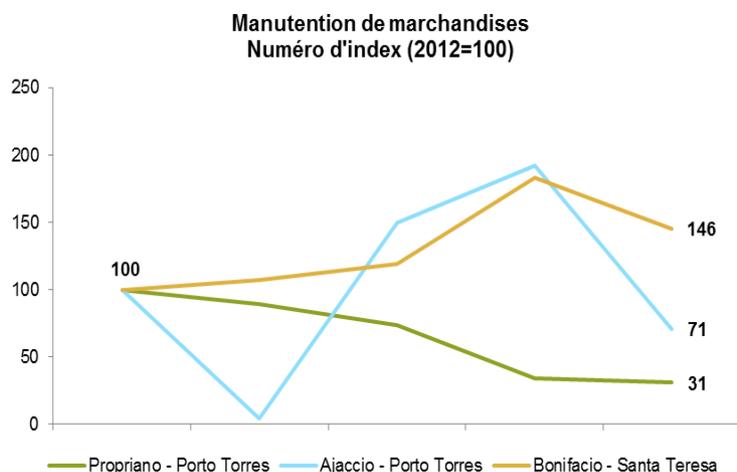
Un travail récent réalisé par l'Office des Transports de la Corse (2017) a analysé les lignes de connexion Propriano - Porto Torres, Ajaccio - Porto Torres et Bonifacio - Santa Teresa. Les lignes principales, en termes de manutention, sont le Propriano - Porto Torres et le Bonifacio - Santa Teresa. La première expose, à partir de 2012, une tendance à la baisse des trafics, la seconde une croissance jusqu'en 2015 et une baisse subséquente.

Tableau 19. Manutention de marchandises sur les lignes Sardaigne-Corse

Ligne	Manutention des marchandises Tonnes				
	2012	2013	2014	2015	2016
Propriano - Porto Torres	68.420	61.093	50.191	23.616	21.226
Ajaccio - Porto Torres	1.191	55	1.781	2.290	846
Bonifacio - Santa Teresa	15.563	16.731	18.582	28.551	22.645

Source: traitement des données d'Office des Transports de la Corse (2017)

Figure 25. Manutention de marchandises sur les lignes Sardaigne-Corse. N° Index (2012=100)



Source: traitement des données d'Office des Transports de la Corse (2017)

Si les lignes Propriano - Porto Torres et Bonifacio - Santa Teresa sont à des niveaux d'activité similaires, les éléments structurels à prendre en considération sont différents en ce qui concerne leur développement futur.

Pour la ligne Bonifacio-Santa Teresa, un potentiel de développement limité est mis en évidence. Au contraire, les ports d'Ajaccio et de Propriano bénéficient d'infrastructures de qualité et d'une situation géographique favorable, qui les positionnent comme des ports capables d'accueillir des activités de

transport de marchandises et éventuellement d'absorber des flux supplémentaires, en vue de renforcer les liaisons maritimes.

En particulier, le port de commerce d'Ajaccio bénéficie dans sa proximité immédiate des principaux centres économiques et des infrastructures de transport de l'île (port, mais aussi aéroport et chemin de fer). Le port commercial de Propriano est situé à 68,5 km de l'agglomération d'Ajaccio, reliant toute la microrégion du Sartenais-Valinco-Taravo et la microrégion d'Ajaccio en deuxième temps.

Le port de Porto Torres bénéficie d'une position privilégiée, surtout compte tenu de sa position au cœur de la deuxième zone commerciale et industrielle de la Sardaigne.

Tableau 20. Éléments structurels des lignes Sardaigne-Corse

Ligne	Équipement du port (côté de la Corse)	Distance maritime (mille marin)	Temps de traversée par type de navire
Propriano - Porto Torres	Infrastructure portuaire bien dimensionnée en termes techniques et humains 3 mouillages, dont le principal est long de 240 mètres (le 3ème plus long en Corse), ainsi qu'une plateforme dédiée au transport de marchandises	57	3h05 (type 2) 2h17 (type 3)
Ajaccio - Porto Torres	Infrastructure portuaire bien dimensionnée en termes techniques et humains: 6 stations rouliers qui peuvent être utilisées simultanément et sans limites de dimension et 2 stations-service Situé dans un golfe, le port bénéficie d'une position géographique idéale qui lui permet de garantir une activité tout au long de l'année et de maintenir les opérations planifiées pour chaque jour	67	3h37 (type 2) 2h41 (type 3)
Bonifacio - Santa Teresa	Un port étroit qui limite l'accès aux navires de moins de 65 mètres de longueur Une rampe d'accès en dehors de la norme où la circulation des véhicules de plus de 3,5 tonnes est interdite Un port relativement caché et des investissements à faire pour augmenter la zone d'accostage Actuellement, il n'y a qu'un seul	9	45 min (type 1)

mouillage, mais un projet en cours pour 2019 vise à récupérer l'utilisation des deux mouillages. Pour ce port, les perspectives de développement sont limitées à ce projet, compte tenu des limitations infrastructurelles et de la nécessité d'utiliser de petits navires.

Source: traitement des données d'Office des Transports de la Corse (2017)

5.3. Eléments critiques découverts par rapport à d'autres régions européennes - considérations

La Sardaigne, la Corse et l'île d'Elbe sont, par rapport à d'autres régions européennes, sous un profil particulier du point de vue de la programmation AdM. Le fait de ne pas être formellement inclus dans aucun Corridor, de ne pas avoir un port de niveau «central» (à l'exception de Cagliari), de ne pas avoir d'alternatives au transport maritime pour l'échange de marchandises (sinon le transport aérien résiduel) et de maintenir des relations commerciales principalement avec les ports du pays auquel ils appartiennent, les exclut essentiellement de la programmation communautaire sur les autoroutes de la mer.

En effet, parmi les critères qui guident l'admissibilité des projets d'activation ou d'amélioration des services AdM au financement du CEF figurent le fait que ces projets impliquent au moins deux ports, dont au moins un appartient au réseau central («core») appartenant à deux États membres. Il est donc évident que ces facteurs limitent considérablement la possibilité d'accès au financement CEF pour la Corse, la Sardaigne et l'île d'Elbe.

La première limitation vient du fait qu'il existe un seul port «core» sur les trois îles, celui de Cagliari, situé surtout sur la côte sud de la Sardaigne, qui le place à la distance maximale des côtes continentales de la Zone de Coopération.

La deuxième est le résultat de l'exclusion de l'accès aux ressources du MIE pour les liaisons AdM intérieures à un État membre. La mise en œuvre du projet GEECCTT-Îles démontre la volonté et l'intérêt des promoteurs pour renforcer les liaisons transfrontalières entre les îles. Mais c'est une réalité que les connexions les plus importantes en termes numériques aujourd'hui sont celles au sein du même État membre, à la fois pour la Sardaigne et pour la Corse (et pour l'île d'Elbe).

Cette situation souligne au moins un détachement partiel entre les objectifs de la programmation et les mécanismes de mise en œuvre du financement.

L'article 4 du règlement (UE) n° 1315/2013 énonce, parmi les objectifs du réseau transeuropéen de transport, "l'accessibilité et la connectivité de toutes les régions de l'Union, y compris les régions éloignées, ultrapériphériques, insulaires, périphériques et de montagne et les zones faiblement peuplées".

Un objectif qui intègre celui inclus dans la Décision n° 1692/96/CE sur les orientations communautaires pour le développement du réseau transeuropéen de transport, qui à l'article 5 se référait, entre autres, comme priorité, "à la création et le développement d'infrastructures pour l'accès au réseau, afin de connecter les régions insulaires, interclassées et périphériques avec les régions centrales de la Communauté."

En ce qui concerne le transport maritime, cet objectif est toutefois fragilisé par les critères qui régissent la sélection des projets AdM financés par le CEF, affaiblissement que l'on retrouve également dans la mise en œuvre du plan incitatif Ecobonus premièrement et ensuite le Marebonus.

L'arrêté ministériel du 31 janvier 2007, qui identifiait les routes maritimes pouvant être encouragées par l'Ecobonus, excluait totalement les ports sardes des routes. Par la suite, le Ministère des Transports a délivré l'arrêté ministériel du 26/03/2007, prévoyant la possibilité d'établir des routes éligibles au financement "entre les ports de la Sardaigne, même si inclus dans les routes continentales". Cette hypothèse n'a pas été mise en œuvre en raison des limites opérationnelles des lignes régionales résumées dans le projet P.Im.Ex (2010).

En ce qui concerne les dispositions d'application de la plus récente Marebonus, le décret 13 Septembre 2017, n. 176 du Ministère des Infrastructures et des Transports exclut à nouveau la Sardaigne de la liste des routes maritimes éligibles à la contribution.

L'exclusion découle de la concentration de l'incitation sur les objectifs du transfert modal de la route vers la mer, qui détermine en fait une décision négative pour les liaisons de cabotage obligatoire, avec un détachement par rapport à l'objectif mentionné dans l'Annexe Infrastructure 2017, de "garantir des niveaux d'accessibilité minimaux même dans les zones les plus périphériques et moins desservies par les services publics."

Des solutions possibles peuvent être envisagées si l'on considère le transport maritime comme faisant partie d'une chaîne logistique complexe et les objectifs de transfert terre-mer également en relation avec les îles, comme indiqué au point 3.5 et ultérieurement au point 6.2.

5.4. Proposition de correction de l'actuel cadre communautaire et national des politiques de programmation et de soutien des AdM

Les aspects critiques de la programmation et le soutien communautaire et national aux AdM dans la spécifique des îles de la Zone de Coopération constituent le point de départ d'une proposition de correction du cadre réglementaire actuel.

En particulier, en ce qui concerne la planification communautaire, l'exigence que, pour être financés par le MIE, les projets d'activation ou d'amélioration des services AdM impliquent au moins deux États membres, impose une première limitation aux projets AdM pour les îles dont la demande de transport maritime est tout d'abord adressée aux pays d'appartenance respectifs. La possibilité d'accéder au MIE devrait également être évaluée pour les projets AdM dans le même État membre.

Une deuxième exigence pour l'accès au MIE concerne le fait que les projets doivent impliquer au moins un port "core". Considérant que le seul port insulaire appartenant au réseau central est Cagliari, d'une part son emplacement sur le côté sud de la Sardaigne pose des limites importantes aux projets visant l'interconnexion des îles, d'autre part, le fait qu'il est le seul port «core» contraigne le champ des options pour d'autres connexions internationales. Un autre élément d'évaluation semble donc être la recherche de conditions permettant le soutien aux connexions AdM entre les ports du réseau global ("comprehensive").

Par rapport aux politiques de soutien nationales, dans le cas de l'expérience Ecobonus précédente et celle actuellement établie pour Marebonus, les routes vers / depuis la Sardaigne sont exclues des routes

incitatives, étant donné la nature de l'instrument strictement orienté vers le transfert modal route-mer selon les paramètres qui prennent en considération l'effet du transfert modal entre les origines et les destinations côtières. L'effet du transfert de la route à la mer pourrait plutôt être considéré par rapport aux itinéraires avec origine ou destination interne.

Ces propositions s'inspirent des spécificités des îles de la zone de coopération, mais ont également été reconnues dans deux documents d'évaluation sur la programmation AdM élaborés au niveau communautaire.

Selon l'étude de la Commission européenne (2017a), il faut reconnaître, entre autres perspectives pour le développement futur des AdM, qu'une meilleure intermodalité et des chaînes d'approvisionnement intégrées seront importantes pour le développement futur du secteur. Comme souligné par l'étude, le transport maritime à courte distance fait partie d'une chaîne d'approvisionnement complexe et représente seulement une modalité au sein de la chaîne.

Une considération similaire est donnée par DG for Internal Policies (2014), soulignant que les Autoroutes de la Mer font partie de chaînes d'approvisionnement complexes qui ne commencent pas ou ne se terminent pas dans les ports maritimes. Selon l'étude, le transport maritime à courte distance est, dans de nombreux cas (sinon tous), l'un des différents modes de transport d'une chaîne et les projets AdM devraient envisager une chaîne d'approvisionnement intégrée afin qu'ils soient liés à d'autres maillons de la chaîne.

À cet égard, les auteurs de l'étude soulignent toutefois que les appels les plus récents du MIE dédiés aux AdM ont, parmi leurs priorités, l'intégration du transport maritime dans des chaînes d'approvisionnement plus larges. Selon les auteurs, l'accent mis sur les chaînes d'approvisionnement reste sous-optimal et les lignes directrices et les demandes de projets futurs pourraient être renforcées en mettant davantage l'accent sur les chaînes d'approvisionnement qui traversent les frontières de l'UE.

Cela serait toutefois difficile pour les îles dont les relations dominantes sont avec le pays d'origine, étant donné la contrainte des deux États membres. Cependant, c'est le même DG for Internal Policies (2014) qui indique que le programme AdM devrait permettre une plus grande flexibilité dans la création de partenariats. Cela signifie, selon les rapporteurs, qu'il est nécessaire d'étudier la possibilité d'autoriser la mise en place de projets AdM entre les ports d'un même État membre.

6. CONCLUSIONS

Ce dernier chapitre contient des conclusions et des réflexions finales sur des questions qui font l'objet d'étude au cours du rapport. Le point 6.1 traite l'optimisation des liaisons maritimes existantes et la création de nouvelles connexions maritimes avec les îles de la zone de coopération, en adoptant le point de vue d'une optique intégrée de la chaîne d'approvisionnement. L'article 6.2 considère les autoroutes de la mer comme un instrument possible pour relancer l'intégration économique entre la Sardaigne, la Corse et l'île d'Elbe dans le cadre d'une vision stratégique des territoires. Enfin, le point 6.3 élabore une proposition de nouveau Plan directeur des AdM entre la Sardaigne, la Corse et l'île d'Isola d'Elba et la zone de coopération structurée autour de 4 axes de soutien: (1) vision stratégique pour le développement économique et social ; (2) des alliances stratégiques pour une plus grande intégration des AdM; (3) la programmation de l'AdM en ce qui concerne les chaînes logistiques complexes; (4) équipement, exigences et spécialisations fonctionnelles des ports.

6.1. Amélioration et optimisation des liaisons maritimes existantes et création de nouvelles liaisons réalisables, régulières et à haute fréquence pour le transport de marchandises (ainsi que de passagers) afin d'améliorer, dans le bassin méditerranéen, l'accessibilité des régions de la Sardaigne, de la Corse et de l'île d'Elbe

L'amélioration et l'optimisation des connexions maritimes existantes, d'une part, et la création de nouvelles connexions, d'autre part, passent par l'adoption d'une vision des connexions maritimes dans le cadre d'une chaîne logistique intégrée, perspective de développement futur des AdM initialement soulignée par des rapports d'évaluation tels que DG Internal Policies (2014) et la Commission européenne (2017a) et ensuite le principe adopté dans les appels les plus récents du MIE pour les Autoroutes de la Mer.

Dans l'appel le plus récent MIE-AdM (date limite du 12 Avril 2018) il est montré, par exemple, parmi les objectifs, le développement des services de transport maritime qui sont intégrés dans des chaînes logistiques de porte à porte, et la priorité est accordée aux projets qui, entre autres, démontrent les synergies entre les Autoroutes de la Mer et d'autres secteurs du transport.

Cela signifie, également pour les liaisons maritimes des îles de la zone de coopération, remettre en question la structure globale de toutes les lignes de connexion, en recherchant des synergies entre elles et en évaluant les liaisons les plus efficaces non seulement du point de vue du cabotage obligatoire, mais par rapport aux itinéraires complets terre-mer.

De ce point de vue, il souligne, par exemple, ce qui est décrit dans le projet P.Im.Ex (2010) concernant l'Ecobonus. Le document montrait que parmi les itinéraires stimulés par l'Ecobonus se trouvaient des liaisons maritimes avec la Sicile qui permettaient de réduire la route le long de la péninsule. Il a donc été noté qu'un raisonnement similaire pourrait être effectué pour la Sardaigne, passant ainsi à la proposition d'inclure certaines routes maritimes dans le refinancement de l'Ecobonus.

En vue d'identifier des solutions pour l'amélioration, l'optimisation et la création de liens avec les îles, le plan de raisonnement reste entièrement actuel et même renforcé par l'orientation de considérer les AdM comme faisant partie d'une chaîne logistique plus complexe.

Élargir la vision en considérant le mode de transport route-mer sur des chaînes logistiques complexes peut en effet conduire à suggérer l'inclusion, parmi les routes incitatives, aussi de lignes de connexion insulaires si cela s'avère une économie dans l'utilisation du mode routier.

Cependant, il ne s'agit pas d'aborder le problème uniquement du point de vue des possibilités de financement et de soutien, mais de se demander quel est le système logistique global le plus efficace pour les îles, en tenant compte également des liaisons terrestres internes, de la localisation des nœuds de concentration des flux et des spécialisations fonctionnelles possibles des ports.

En ce sens, le thème concerne également le trafic de passagers, en relation avec les interactions entre celui-ci et le trafic de marchandises (par exemple, la possibilité d'atténuer la saisonnalité) et, à un autre niveau, par rapport au trafic aérien.

Une dernière note de réflexion découle de l'approbation récente du projet «W BCLink: MoS for the future», dans le but d'intégrer les chaînes logistiques des ports de Civitavecchia et de Barcelone dans le cadre des autoroutes de la mer. Ceci est un lien déjà actif à la date d'approbation du projet, qui comprend également des escales intermédiaires à Porto Torres. Le financement du projet, le seul de l'appel CEF 2017 à être consacré aux autoroutes de la mer, se concentre sur le développement de nouvelles connexions méditerranéennes avec escale intermédiaire dans les îles de la zone de coopération comme une intervention possible pour l'amélioration des connexions avec les îles.

6.2. La relance de l'intégration économique entre la Sardaigne, la Corse et l'île d'Elbe et le reste du territoire communautaire à travers une politique des AdM

Le Plan Stratégique pour les Ports et la Logistique italien a compris le "Système de la Mer" comme un champ d'action qui va au-delà de la sphère strictement portuaire, pour jouer un rôle moteur et stimulant pour l'ensemble du système de production. Selon cette approche, l'efficacité du système portuaire a des conséquences importantes sur le système de production, non seulement du point de vue logistique (réduction des temps et des coûts de transport, augmentation des volumes de trafic) mais aussi pour créer une valeur ajoutée pour le système de production national.

C'est une approche qui, en principe, peut également être acceptée pour la relance de l'intégration économique des îles de la zone de coopération avec le territoire communautaire à travers une politique des AdM, à condition que cette approche soit placée dans une vision stratégique des îles dans le cadre de la Méditerranée.

Les grandes transformations qui ont affecté l'économie mondiale ont également eu un effet sur le secteur économique de ces territoires. Du début des années 2000 à 2008, la valeur ajoutée de la Sardaigne a connu une croissance en termes réels, tendance qui s'est ensuite inversée et dirigée vers une diminution d'année en année (2015 - dernière année d'enquête). En revanche, en Corse la valeur ajoutée dans la même période a augmenté d'année en année, enregistrant une légère baisse seulement entre 2014 et 2015, avec un effet cumulatif qui conduit l'île à être la région avec les taux de croissance les plus élevés au niveau national. Dans ce contexte, plus de 80% de la valeur ajoutée régionale est créée dans les deux îles dans le cadre du secteur tertiaire. Un chiffre différentiel est donné, en Sardaigne, par une réduction du poids des activités industrielles, qui est passé de 14% de la valeur ajoutée en 2000 à 9% en 2014; en Corse, d'une croissance du poids du secteur des constructions, passé de 6% à 10% de la valeur ajoutée. En outre, dans les deux régions, les arrivées (+ 67% en Sardaigne, + 45% en Corse) et les présences touristiques (+ 42% en Sardaigne, + 80%) sont en forte croissance. Les arrivées et les présences sur l'île d'Elbe sont plus faibles que dans les années 2000 (-10% et -11% respectivement) mais il y a à nouveau une croissance par rapport au minimum enregistré en 2012 (+ 11% des arrivées, + 5% de présence).

Définir un rôle pour les AdM en tant que moteur de relance de l'intégration économique entre la Sardaigne, la Corse, l'île d'Elbe et le reste de la communauté nécessite donc d'établir en amont une vision stratégique prenant en compte les transformations en cours dans les îles. En ce qui concerne ces transformations, le rôle des AdM sera contextualisé et les conditions dans lesquelles elles peuvent être prises seront identifiées.

6.3. Proposition d'un nouveau Plan directeur des AdM entre la Sardaigne, la Corse et l'île d'Elbe et la Zone de Coopération

L'optimisation des connexions maritimes et la revitalisation de l'intégration économique des îles peuvent opportunément trouver place à l'intérieur d'un nouveau Plan directeur des AdM entre les îles et la Zone de Coopération.

À travers le Plan Directeur, il sera nécessaire de réaliser un cadre qui fournit à la fois une base d'informations pour la réalisation de nouvelles connexions ou l'amélioration des connexions existantes, d'une part, et d'autre part, d'identifier des principes clés pour la programmation des AdM.

Par rapport à une première structuration, le Plan directeur pourrait être articulé sur 4 piliers.

1. Vision stratégique pour le développement économique et social. Le Plan directeur inclut une vision claire et la conscience des vocations, des points forts et critiques des territoires. L'objectif sera de développer une vision relative au type de territoires sur lesquels les îles de la zone de coopération veulent agir dans son ensemble et dans la spécificité de chacune d'entre eux, en tenant compte des différents contextes internes. En ce qui concerne cette vision, le rôle des AdM pour relancer l'intégration économique des îles et décrire les conditions dans lesquelles elles peuvent agir doit être contextualisé.
2. Alliances stratégiques pour une plus grande intégration des AdM. Le Plan directeur identifiera les orientations maritimes et terrestres à l'égard desquelles il convient le mieux de resserrer ou de renouveler les alliances stratégiques entre les ports des îles, les ports continentaux d'accès aux corridors européens et les centres logistiques terrestres. L'objectif de ces alliances sera à la fois de fixer les conditions d'efficacité du trafic, en recherchant des effets positifs pour le système de production des îles et de porter à l'attention des parties prenantes, y compris les acteurs du processus de décision des RTE-T, l'existence de directives importants pour les îles tant en matière de navigation que pour le transport terrestre.
3. Programmation des AdM par rapport aux chaînes logistiques complexes. Le Plan directeur présentera une reconstitution des principales chaînes logistiques (compris comme une combinaison d'itinéraires maritimes et terrestres) d'origine et de destination vers / depuis les îles. L'objectif est de fournir une optimisation des connexions et d'arriver à une proposition d'itinéraires maritimes qui, en raison des effets pré-figurables, y compris les économies dans l'utilisation du transport routier sur les routes avec origine / destination interne, peuvent être objet de planification au sein du MIE ou proposition d'inclusion parmi les voies incitatives pour les objectifs de transfert modal (p. ex. Marebonus).
4. Équipement, exigences et spécialisations fonctionnelles des ports. Le Plan directeur illustrera le cadre général de la dotation des principaux ports des îles pour des opérations AdM et des interventions infrastructurelles planifiées et urgentes. En ce qui concerne la vision stratégique des îles et les scénarios d'alliances et de programmation des chaînes logistiques, une spécialisation fonctionnelle des ports sera évaluée dans une logique d'intégration et de division du travail, par exemple en matière de transport de marchandises, de passagers réguliers et de croisiéristes. L'objectif sera également de disposer d'une base d'information prenant en compte l'importance des investissements portuaires nécessaires à l'accès au financement du MIE.

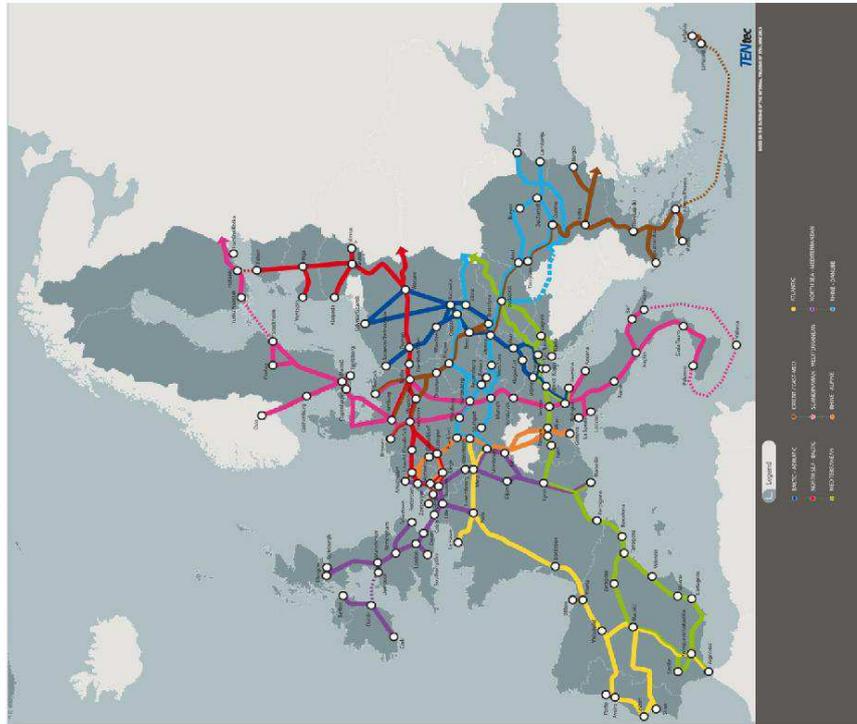
7. ÉLABORATION GRAPHIQUE SOMMAIRE



PROGRAMMATION EUROPÉENNE ET NATIONALE



TRANS-EUROPEAN TRANSPORT NETWORK
 TEN-T CORE NETWORK CORRIDORS



PROGRAMMATION EUROPÉENNE

- Règlement 1315/2013 du 11 décembre 2013: Orientations de l'Union européenne pour le développement du réseau transeuropéen de transport
- Règlement 1316/2013 du 11 décembre 2013: Mécanisme pour l'interconnexion en Europe, ainsi que les conditions, les méthodes et les procédures pour apporter une aide financière aux réseaux transeuropéens.
- CORRIDORS: la mise en oeuvre coordonnée du réseau central
- ADM: dimension maritime des RTE-T et priorité horizontale de l'aide financière

PROGRAMMATION NATIONALE

- Italie: Annexe "Infrastructures" (besoins infrastructurels), Plan National Stratégique pour les Ports et la Logistique (sectorielle) et Marebonus (incitations transfert modal route-mer)
- France: en phase de redéfinition jusqu'à la publication d'une loi sur l'orientation de la mobilité

PLAN DE MISE EN OEUVRE DÉTAILLÉ DES AUTOROUTES DE LA MER

AUTOROUTES DE LA MER: des routes maritimes à courte distance, des ports, des équipements et infrastructures maritimes associées, ainsi que des installations, des formalités administratives simplifiées, permettant le transport maritime à courte distance ou les services mer-fleuve entre au moins deux ports, y compris les liaisons avec l'arrière-pays.

OBJECTIF DES AdM: créer un système de transport intégré, propre, sûr et efficace, en introduisant des chaînes logistiques intermodales innovantes basées sur le mode maritime, caractérisées par un impact environnemental limité et capables de minimiser les coûts externes négatifs par rapport au mode de transport routier.

PLAN DE MISE EN OEUVRE DÉTAILLÉ (DIP): document de vision pour l'avenir des AdM dans le cadre de la dimension maritime des RTE-T.

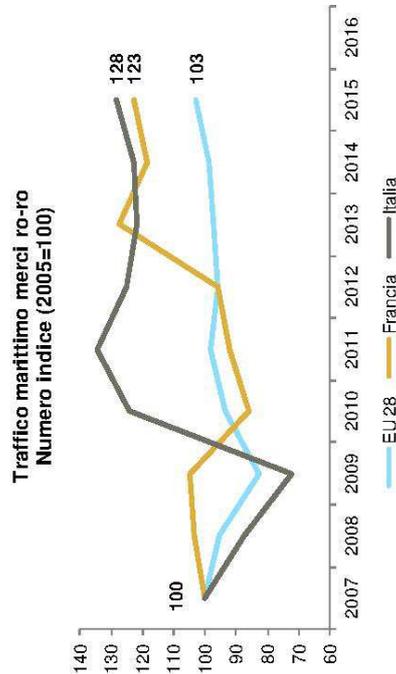
DIP est construit sur trois piliers qui sont considérés comme les principales priorités pour le plan

Pilier 1: Environnement	Pilier 2: Logistique	Pilier 3: Sécurité, gestion du trafic et élément humain
Changement climatique	Transport et opérations portuaires efficaces: optimisation des opérations de transport maritime avec l'arrière-pays	Sécurité
Qualité de l'air / émissions / ECA (zones d'émission contrôlée)	Connexions AdM: connexions efficaces	Gestion du trafic
Pollution opérationnelle	Procédures d'autorisation efficaces	Élément humain
Pollution accidentelle	Technologies habilitantes	
Utilisation intégrée de ressources de carburant marin	Planification de l'espace maritime	
Mesures de compensation écologique	Dimension externe	
Financement de la navigation écologique	Financement des investissements navals et portuaires	

ÉVOLUTION DE LA DEMANDE DE TRANSPORT MARITIME

DYNAMIQUE EXPANSIVE DU SEGMENT RO-RO NATIONAL (2007-2015)

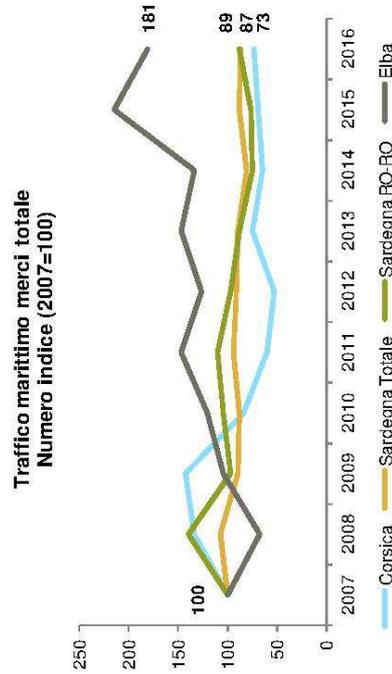
+28% ITALIE
 + 23% FRANCE



Tendances seulement partielles interceptées pendant la longue période par les îles de la Zone de Coopération

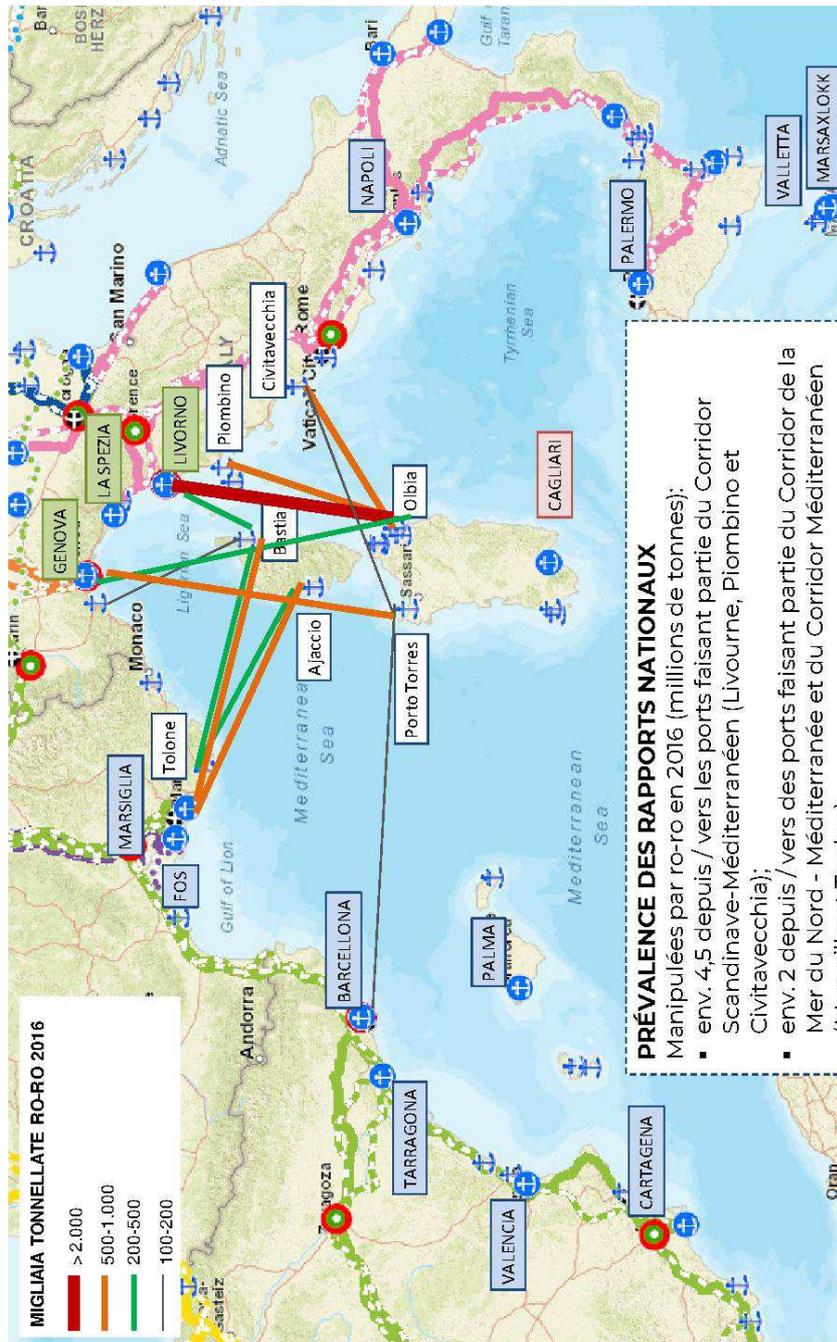
DES SIGNAUX POSITIFS PROVIENNENT DE LA TENDANCE DE COURTE PÉRIODE 2014-2016:

+12% TRAFIC TOTAL DE LA CORSE
 +7% TRAFIC TOTAL DE LA SARDAIGNE
 +19% TRAFIC RO-RO DE LA SARDAIGNE
 +35% TRAFIC TOTAL D'ELBE



Source: traitement des données d'Eurostat

IMPACT DU TRAFIC MARITIME SUR LES PORTS DU CORRIDOR

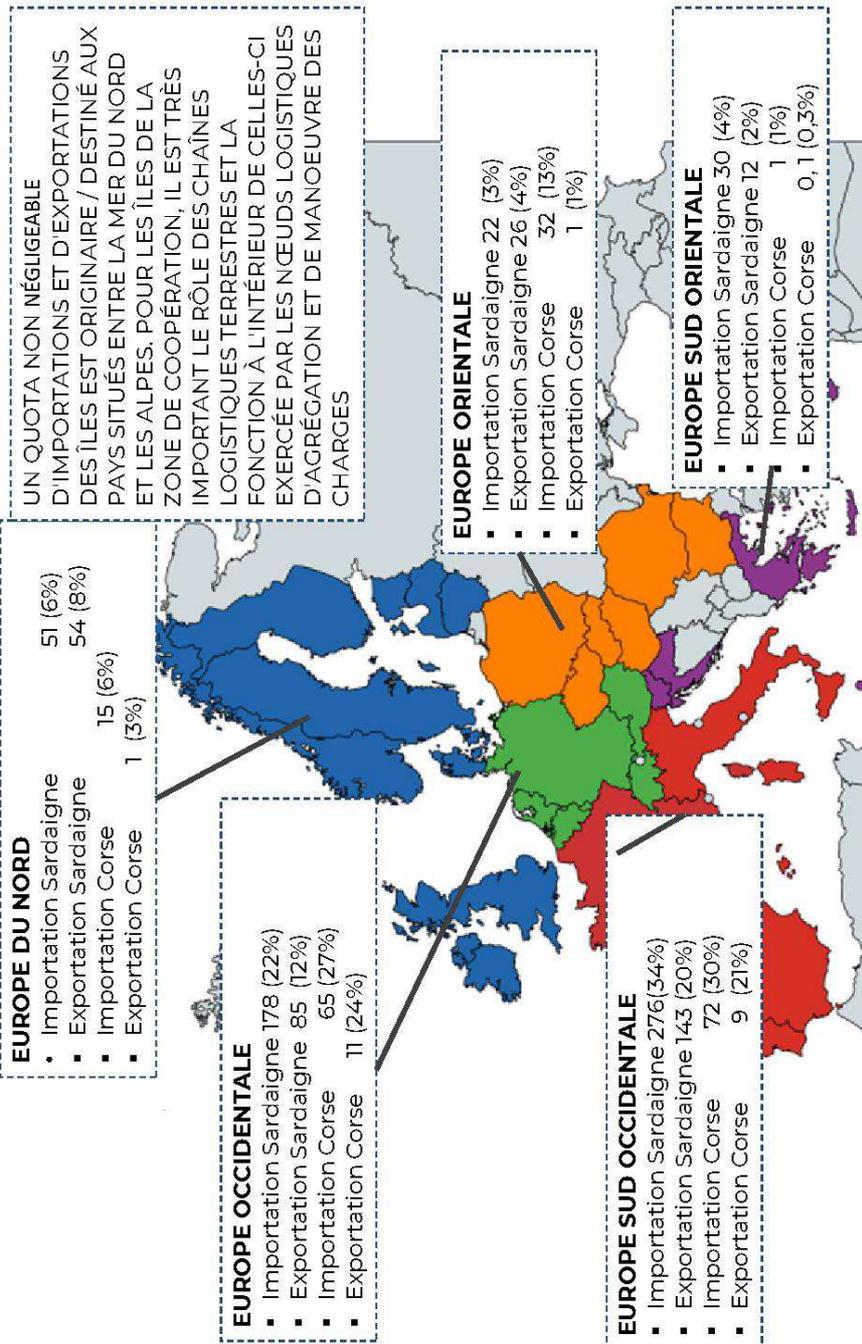


PRÉVALENCE DES RAPPORTS NATIONAUX

- Manipulées par ro-ro en 2016 (millions de tonnes):
- env. 4,5 depuis / vers les ports faisant partie du Corridor Scandinave-Méditerranéen (Livourne, Piombino et Civitavecchia);
 - env. 2 depuis / vers des ports faisant partie du Corridor de la Mer du Nord - Méditerranée et du Corridor Méditerranéen (Marseille et Toulon);
 - env. 1 depuis / vers les ports faisant partie du Corridor Rhin-Alpes (Gênes et Savone).

Source: traitement des données AP / AdSP e CCI

TRAFICS MARITIMES ET L'IMPORT-EXPORT



Millions d'euros et pourcentage de la macrorégion sur le total mondial, catégories de produits non transportables via le ro-ro. Source: traitement des données d'Eurostat

INTÉGRATION DES ADM DANS LES CORRIDORS DE RÉFÉRENCE

- Relation étroite entre les ports insulaires et continentaux,
- Rôle des chaînes logistiques terrestres



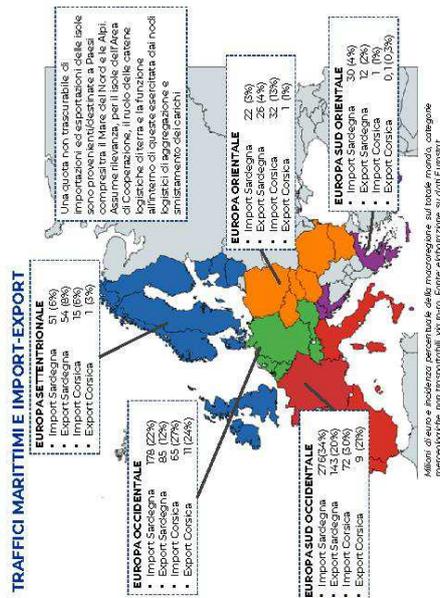
Point de départ d'un raisonnement sur la plus grande intégration des Autoroutes de la Mer et du transport maritime à courte distance aux Corridors de référence et la participation des îles à leurs processus décisionnels.



Évaluer les possibilités de resserrer ou de renouveler les alliances stratégiques entre les ports insulaires, les ports continentaux d'accès aux Corridors européens et les centres logistiques terrestres.



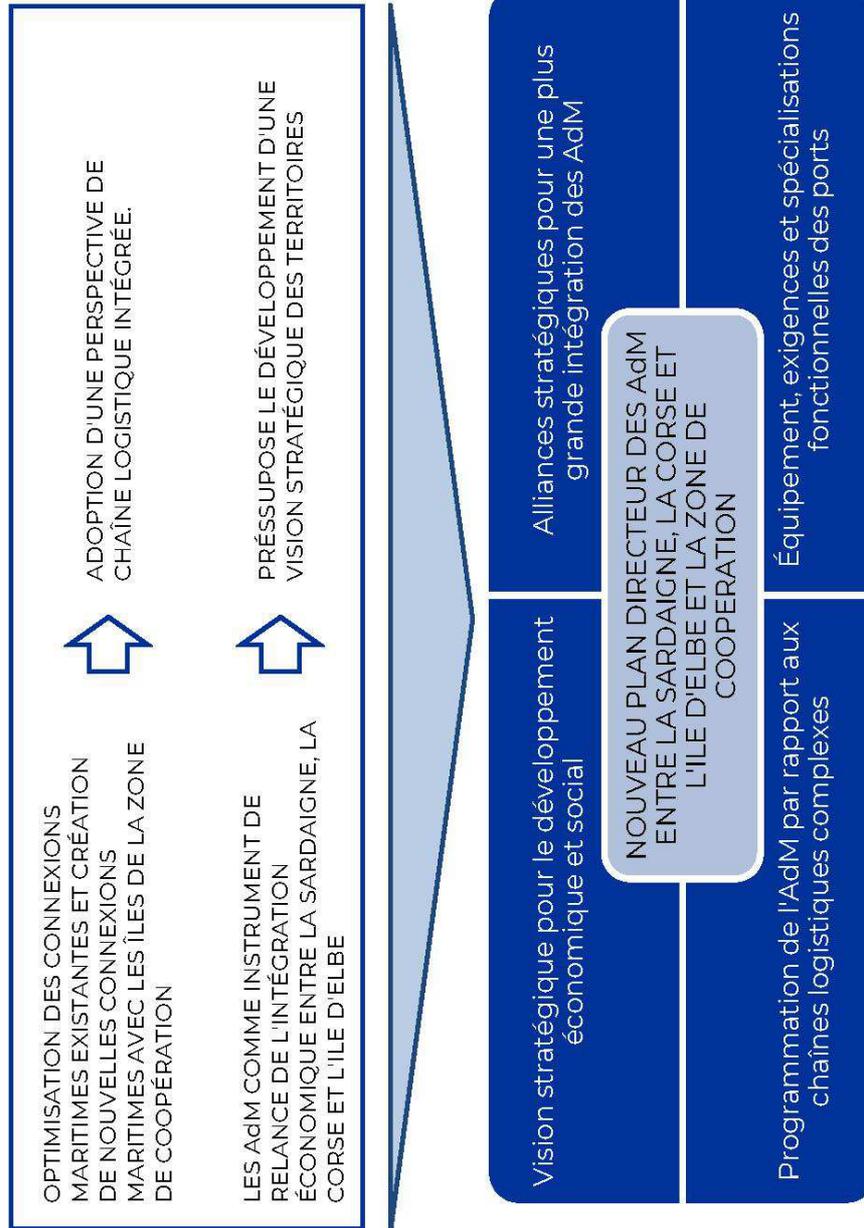
- L'intégration et l'efficacité des voies maritimes au sein des chaînes d'approvisionnement complexes,
- Mettre en évidence, en ce qui concerne la programmation institutionnelle des AdM, une unité d'intentions dans les priorités des différents sujets impliqués dans ces chaînes.



POINTS FAIBLES DES PROGRAMMES AdM ET PROPOSITIONS DE CORRECTION

STATUS QUO	POINTS CRITIQUES	PROPOSITION	VÉRIFICATION DOC ÉVALUATION
<p>Pour être éligibles au financement du MIE, les projets visant à activer ou à améliorer les services AdM doivent impliquer au moins deux États membres</p> <p>Les projets du MIE doivent impliquer au moins un port "core".</p>	<p>Pour les îles de la zone de coopération, la demande de transport maritime vise principalement les pays d'origine respectifs.</p> <p>Le seul port principal (« core ») est Cagliari. D'une part, son emplacement au sud de la Sardaigne impose des restrictions importantes aux projets d'interconnexion entre les îles, d'autre part, sa qualité de port « core » limite le champ des options pour d'autres connexions internationales.</p>	<p>Évaluer la possibilité d'accéder au MIE également pour des projets AdM dans le même État membre.</p> <p>Évaluer les conditions permettant un support aux connexions AdM entre les ports du réseau global ("comprehensive")</p>	<p>DG des Politiques Internes (2014): étudier la possibilité d'autoriser la création de projets AdM entre les ports d'un même État membre.</p>
<p>Marebonus stimule le transfert modal en identifiant une série de connexions incitatives</p>	<p>Les routes vers / depuis la Sardaigne sont exclues des routes éligibles au financement par Marebonus</p>	<p>L'effet de transfert modal pourrait être considéré par rapport aux routes avec origine ou destination interne.</p>	<p>La Direction Générale des Politiques Internes (2014), la Commission Européenne (2017a) et les derniers appels du MIE soulignent l'inclusion des routes maritimes dans les chaînes intégrées.</p>

PLAN DIRECTEUR DES AdM ENTRE LES ÎLES ET LA ZONE DE COOPÉRATION



RÉFÉRENCES BIBLIOGRAPHIQUES

- DG des Politiques Internes (2014), Améliorer le concept des autoroutes de la mer, Bruxelles
- DÉCRET LÉGISLATIF n° 50 du 18 avril 2016. Mise en œuvre des directives 2014/23/UE, 2014/24 /UE et 2014/25 / UE sur l'attribution de contrats de concession, sur les marchés publics et les procédures de passation de marchés des entités opérant dans le secteur de l'eau, l'énergie, les transports et les services postaux, ainsi que pour la réorganisation de la législation en vigueur sur les marchés publics relatifs aux travaux, aux services et aux fournitures, "Nouveau Code des Marchés Publics"
- Commission européenne (2001), *Livre blanc. La politique européenne des transports à l'horizon 2010: l'heure des choix*, Bruxelles
- Commission européenne (2011), *Livre blanc. Feuille de route pour un espace européen unique des transports - Vers un système de transport compétitif et économe en ressources*, Bruxelles
- Commission européenne (2016a), *Deuxième plan de travail méditerranéen du coordinateur européen Laurens Jan Brinkhorst*, Bruxelles
- Commission européenne (2016b), *Plan de mise en œuvre détaillé des autoroutes de la mer*, Bruxelles
- Commission européenne (2016c), *Deuxième plan de travail scandinave méditerranéen du coordinateur européen Pat Cox*, Bruxelles
- Commission européenne (2016d), *Deuxième plan de travail Mer du Nord-Méditerranée du coordinateur européen Péter Balázs*, Bruxelles
- Commission européenne (2016e), *Deuxième plan de travail Rhin-Alpes du coordinateur européen Paweł Wojciechowski*, Bruxelles
- Commission européenne (2016f), *Deuxième plan de travail méditerranéen scandinave du coordinateur européen Pat Cox*, Bruxelles
- Commission européenne (2017a), *Autoroutes de la mer: Une évaluation ex-post de l'évolution du concept à partir de 2001 et des pistes possibles. Rapport final*, Bruxelles
- Commission européenne (2017b), *Programme de financement des autoroutes de la mer. Coordinateur européen pour les autoroutes de la mer - deuxième programme de travail 2017-2018. Plan de mise en œuvre détaillé. Document. (PROJET)*, Bruxelles
- Cour des Comptes Européenne (2013), *Les programmes Marco Polo ont-ils contribué efficacement au transfert du trafic routier vers d'autres modes de transport? (Rapport Spécial no 3/2013)*, Luxembourg
- ISFORT (2014), *Autoroutes de la Mer 2.0. Résultats, aspects critiques, propositions de relance*, Rome
- Ministère de l'Economie et des Finances (2016), *Document d'Economie et de Finance 2016. Annexe. Stratégies pour les infrastructures de transport et de logistique*, Rome

- Ministère de l'Economie et des Finances (2017), *Document d'Economie et de Finance 2017. Annexe. Connecter l'Italie: besoins et projets d'infrastructure*, Rome
- Ministère des Infrastructures et des Transports (2015), *Plan Stratégique National pour les Ports et la Logistique*, Rome
- Ministère des Infrastructures et des Transports (2017), *Connecter l'Italie. Stratégies pour les infrastructures de transport et de logistique*, Rome
- Office des Transports de la Corse (2017), *État des lieux de la desserte maritime entre la Corse et la Sardaigne*
- P.Im.Ex (2010), *Analyse des systèmes logistiques du port d'Olbia*
- Règlement (UE) n° 1315/2013 du Parlement européen et du Conseil du 11 décembre 2013 sur les orientations de l'Union pour le développement du réseau transeuropéen de transport et abrogeant la décision n° 661/2010/UE
- Règlement (UE) n° 1316/2013 du Parlement européen et du Conseil du 11 décembre 2013 établissant le mécanisme pour l'interconnexion en Europe, modifiant le règlement (UE) n° 913/2010 et abrogeant les règlements (CE) no. 680/2007 et (CE) n° 67/2010
- Forum économique mondial (2017), *Rapport sur la compétitivité mondiale 2017-2018*, Genève