

Collegamenti delle isole ed integrazione con i Corridoi TEN-T ***Connexions entre les îles et intégration avec les corridors RTE-T***

Roberto Bertuccelli
Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna

ATELIER DI SCENARIO / ATELIER DE SCÉNARIO
Olbia, 14 giugno / juin 2018

- **Les réseaux transeuropéens de transport (RTE-T) sont normés par deux règlements:**
 - **RÈGLEMENT (UE) No 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 no 661/2010/UE
 - **RÈGLEMENT (UE) N o 1316/2013 DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL** du 11 décembre 2013 établissant le mécanisme pour l'interconnexion en Europe, modifiant le règlement (UE) no 913/2010 et abrogeant les règlements (CE) no 680/2007 et (CE) no 67/2010, en anglais l'acronyme **CEF**.

- **Il Règlement RTE-T identifie:**
 - Le réseau central (CORE) et le réseau global;
 - Les projets d'intérêt commun;
 - Conditions auxquelles doivent répondre pour la gestion des infrastructures;
 - Les priorités pour le développement du réseau RTE-T;
- **Il Règlement CEF "le mécanisme pour l'interconnexion en Europe "**Il a financé le secteur des transports, avec 26,2 milliards d'euros, avec des projets qui complètent les liens manquants des réseaux en question. Ils permettront de simplifier ces réseaux, avec une utilisation massive de la technologie de l'information.

- Afin de parvenir à les objectifs définis, le règlement établit des orientations pour le développement d'un réseau transeuropéen de transport comprenant une structure à deux niveaux composée du **réseau global** (Comprehensive Network) et du **réseau central** (Core Network).
- **Le réseau global** se compose de toutes les infrastructures de transport existantes et planifiées du réseau transeuropéen de transport ainsi que de mesures visant à promouvoir l'utilisation efficace et durable du point de vue social et environnemental de telles infrastructures.
- **Le réseau central** se compose des parties du réseau global présentant la plus haute importance stratégique pour atteindre les objectifs de développement du réseau transeuropéen de transport. Il se concentre sur les composants qui ont la plus haute valeur ajoutée européenne: les liaisons transfrontalières, les nœuds et les liens avec les réseaux de transport multimodal dans les pays voisins.

- D'un intérêt particulier pour notre réflexion est la définition des réseaux RTE-T.
- Le réseau de transport transeuropéen est celui indiqué dans les cartes de l'Annexe I du règlement.

Le réseau transeuropéen de transport comprend des infrastructures de transport et des applications télématiques, ainsi que des mesures visant à promouvoir la gestion et l'utilisation efficaces de ces infrastructures et permettant la mise en place et la gestion de services de transport durables et efficaces.

PAS SEULEMENT INFRASTRUCTURE!!!

- **Corse:**
- Port maritimes du réseau central (CORE) **NEANT** 
- Aéroport du réseau central (Core) **NEANT** 
- 2 Aéroports du réseau Global
- AJACCIO 
- BASTIA
- 2 ports maritimes du réseau global
- BASTIA 
- AJACCIO
- **2 Ports RTE-T maritimes d'importance européenne**
- **2 Aéroports RTE-T d'importance européenne**



• **SARDAIGNE:**

- 1 Port maritime du réseau central (CORE) **Cagliari**
- 1 Aéroport du réseau central (Core) Cagliari
- 2 Aéroports du réseau Global

- Olbia
- Alghero
- 7 Ports maritimes du réseau global

- OLBIA
- GOLFO ARANCI
- PALAU
- LA MADDALENA
- PORTO TORRES
- CARLOFORTE
- PORTOVESME

- 8 Ports RTE-T maritimes d'importance européenne
- 3 Aéroports RTE-T d'importance européenne
- CHEMIN DE FER réseau RTE-T



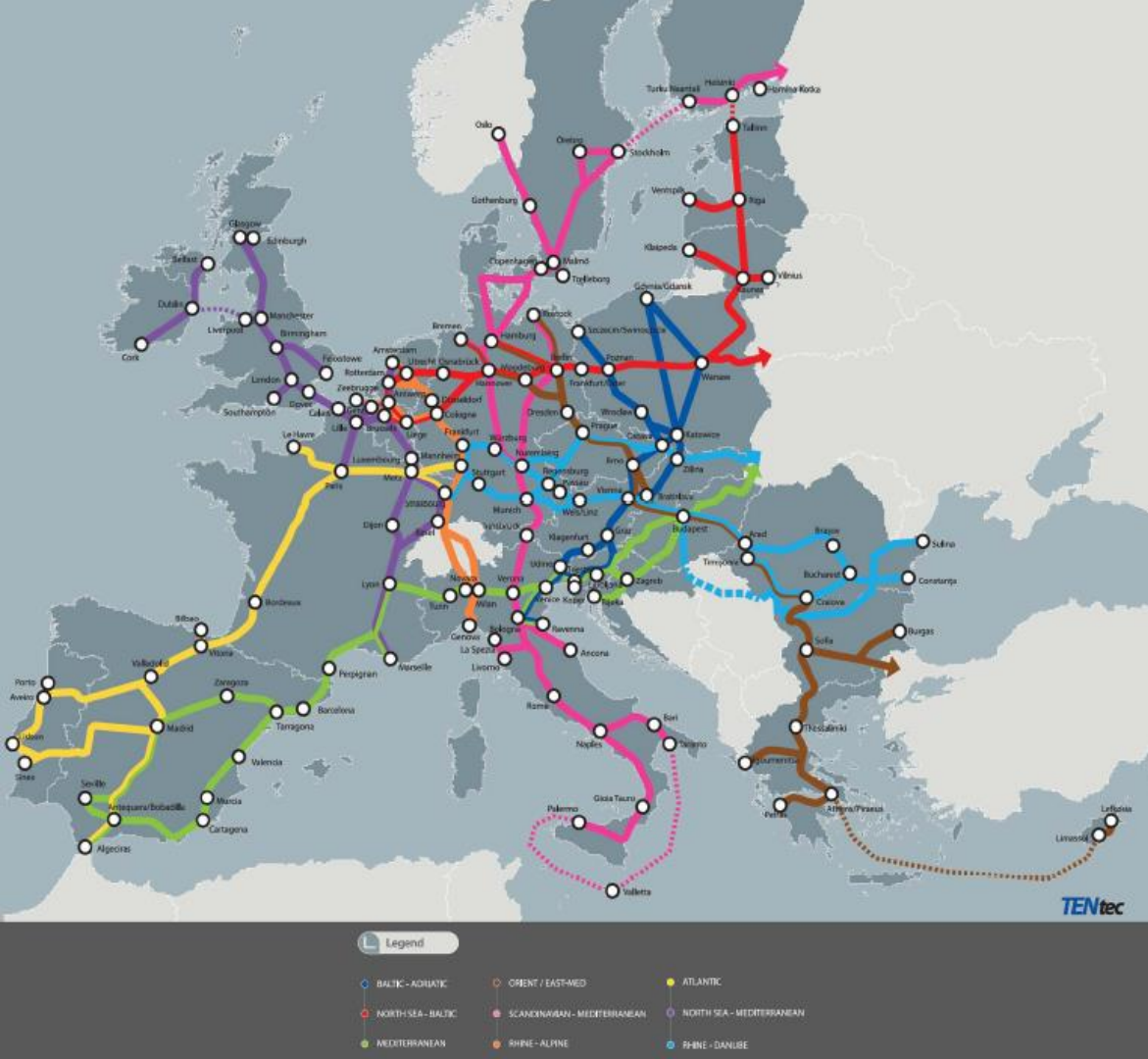


Source: Commission européenne

À l'exception du port de Cagliari (CORE), tous les ports de la Sardaigne et ceux de la Corse font partie du réseau global. Tous les ports de la Sardaigne RTE-T, à l'exception de Palau et La Maddalena, sont administrés par l'Administration portuaire de système de la mer de Sardaigne. Les ports de la Corse, propriété de la Collectivité, ils sont administrés par les Chambres de Commerce.

Ne sont pas présents dans la liste des ports Bonifacio et Santa Teresa di Gallura qui assurent, aujourd'hui, la continuité territoriale entre les deux îles.





- Les outils pour mettre en œuvre le réseau central sont les **corridors**.
- Les **Corridors** comprennent tous les modes de transport, si possible, comprennent les autoroutes de la mer.

Les AdM Nouveau Corridor européen



Nous avons vu que, en fait, les autoroutes de la mer (AdM) sont le prolongement naturel des corridors du réseau central.

Les routes entre nos ports et les ports réseau de central peuvent être considérés comme le prolongement naturel maritime des corridors ?

Selon la définition du Règlement, ... OUI !!!

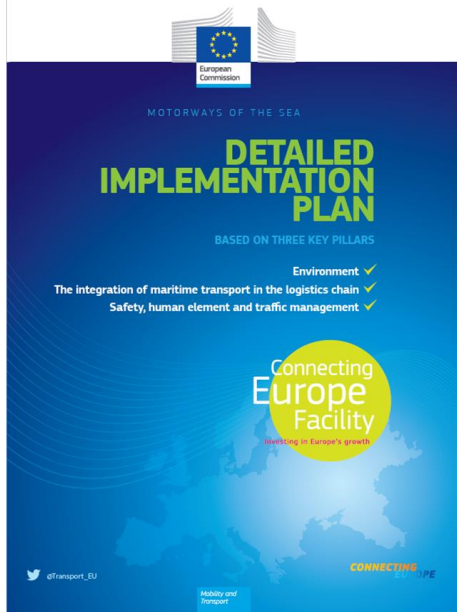


Les AdM Nouveau Corridor européen



11 Janvier, 2017 a été publié un nouveau projet de plan d'exécution détaillé des AdM. Un nouveau projet, correct, a été présenté dans l'automne 2017.

Le « plan » est « la vision sur l'avenir des autoroutes de la mer » exprimée par l'UE « et présente des recommandations concrètes pour l'élaboration des priorités dans le cadre du programme pour les autoroutes de la mer ». Ce ne pas un plan encore définitif, en fait, la version finale devrait être libéré le 5 juillet 2018 à Bruxelles

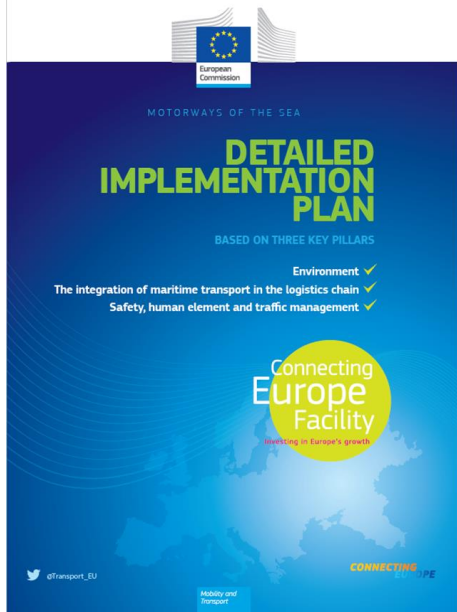


Les AdM Nouveau Corridor européen

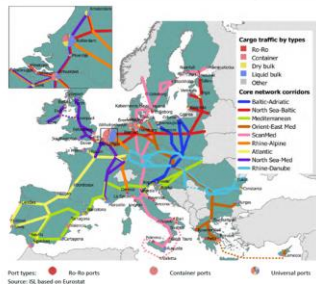
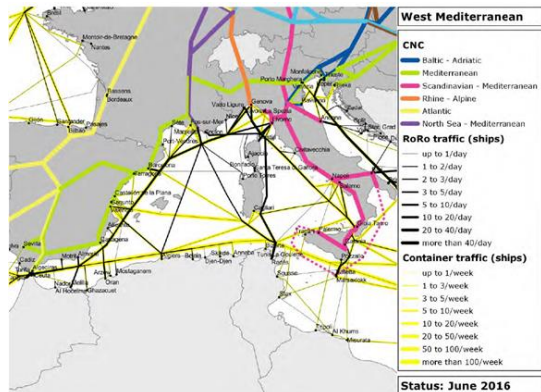


La méthodologie utilisée pour la préparation du plan est basé sur l'analyse des données relatives à:

- liaisons maritimes et caractéristiques des navires utilisés pour les services réguliers (AdM);
- Ports, volumes de fret, l'infrastructure, liaisons maritimes et des connexions avec l'arrière-pays;
- analyse des éléments recueillis anciens projets d'autoroutes de la mer combinés avec des contributions recueillies près des différents acteurs institutionnels, nationaux et européens, et les organisations / professionnels.

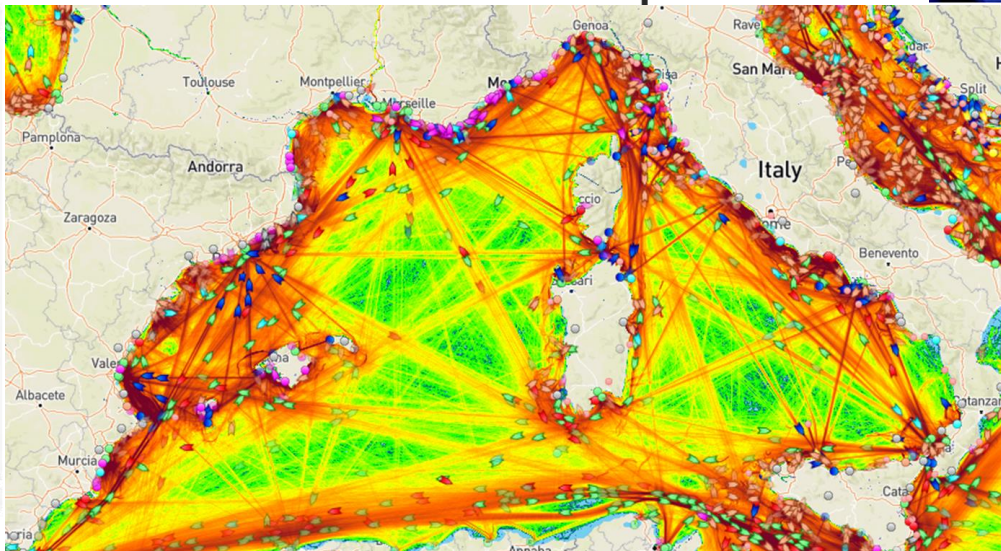
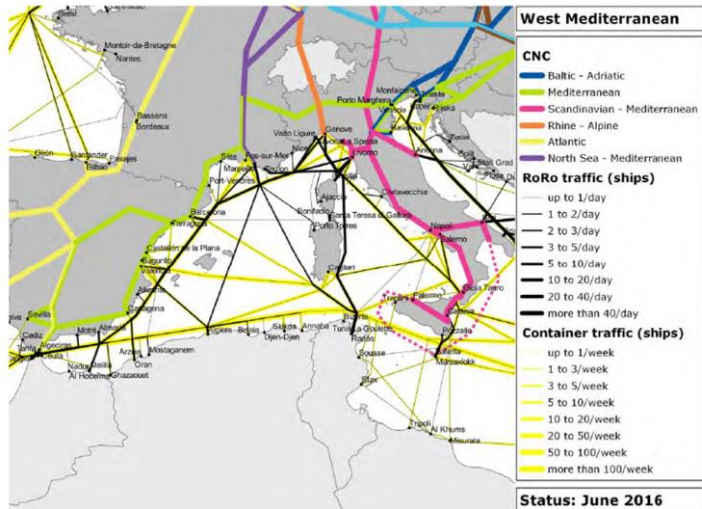


Les AdM Nouveau Corridor européen



- Le processus de « adéquation » fournie par le Plan, qui commence dans son analyse du statu quo du transport, n'est pas clair.
- On ne sait pas si certains de nos ports et certains de nos routes ont pas été identifiés parce que « adéquate » et ne nécessitent donc pas de financement ou ont été, par hasard, oublié.
- **De plus, les modes graphiques identifiés, qui ajoutent également le transport conteneurisé ne favorisent pas une appréciation immédiate du trafic sur corridors des autoroutes de la mer. (Voir tableaux ci-dessous)**

Les AdM Nouveau Corridor européen



Note: Regular international services only; for more detail see 'Corridor Maps' in the Annex.
 Source: ISL based on MDS Transmodal and AIS ship movement data

AIS data global – Marine Traffic

Les AdM Nouveau Corridor européen



L'analyse erronée du statu quo pourrait avoir une incidence défavorable sur la capacité du système portuaire de la Corse et la Sardaigne pour l'accès aux ressources UE consacré à ce chapitre et aussi dans d'autres programmes communautaires. En rappelant que la cohésion territoriale, économique et sociale est assurée par le transport maritime combiné ro-ro.



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).



**Principales liaisons ro-ro
 en fonction des quantités
 de marchandises
 manutentionnées**

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

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

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



Origine/Destination	Marchandises RO-RO (Milliers T)		Marchandises RO-RO (Distribution %)	
	2015	2016	2015	2016
Livourne	2.070	2.621	51	59
Civitavecchia	921	1.050	23	24
Piombino	814	553	20	12
Gênes	276	201	7	5
Cagliari	1,0	4,4	0	0
Arbatax	1,1	0,0	0	0
Total Lignes	4.083	4.429	100	100

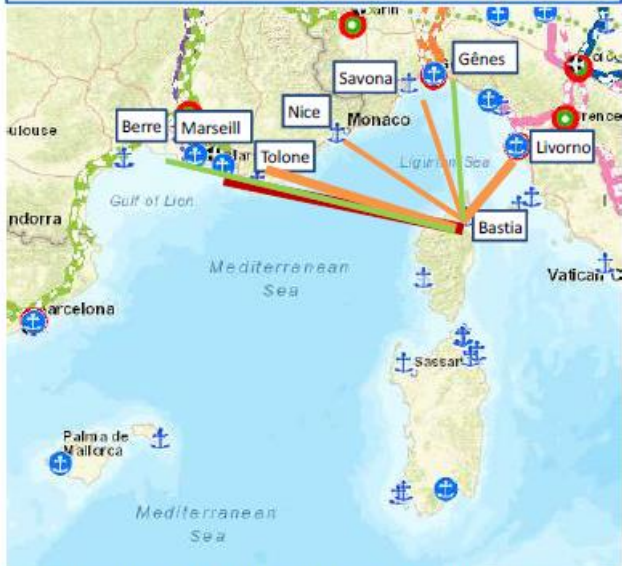
Principales relations ro-ro du port d'Olbia

*Hors Golfo Aranci

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

Source: traitement des données d'AP

TRAFIC MARCHANDISES RO-RO 2016

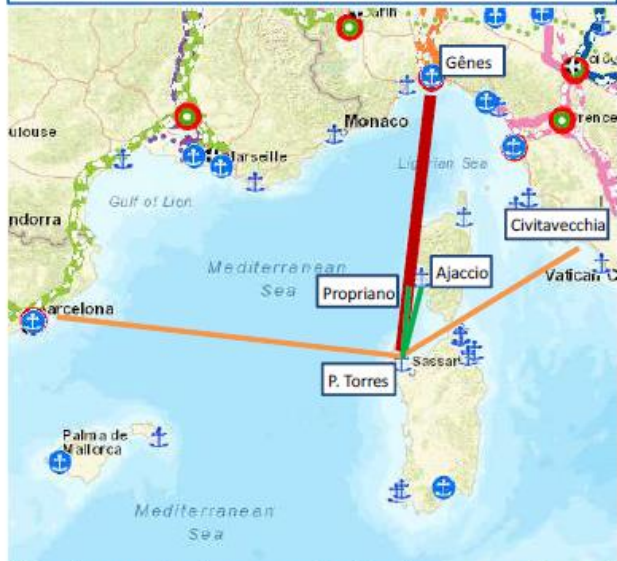


Origine/Destination	Marchandises RO-RO* (Milliers T)		Marchandises RO-RO* (Distribution %)	
	2015	2016	2015	2016
Marseille	929	1.016	51	55
Toulon	415	321	23	18
Livourne	280	285	14	14
Savone	91	107	5	6
Nice	67	62	4	3
Berre	61	58	3	3
Gênes	6	7	0	0
Autres Lignes	236	245	13	13
Total Lignes	1.828	1.836	100	100

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

TRAFIC MARCHANDISES RO – RO 2016

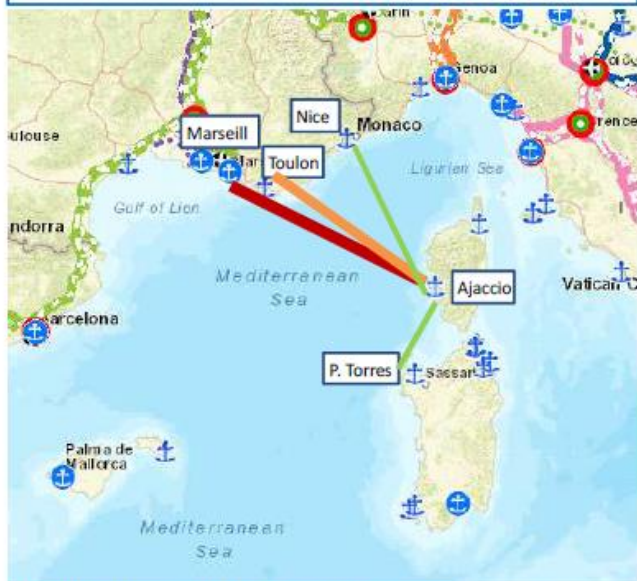


Origine/Destination	Marchandises RO-RO (Milliers T)		Marchandises RO-RO (Distribution %)	
	2015	2016	2015	2016
Genes	1.043	943	86	86
Civitavecchia/Barcelone*	148	144	12	13
Propriano	27	9	2	1
Total Lignes	1.217	1.096	100	100

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

TRAFIC MARCHANDISES RO – RO 2016



Origine/Destination	Marchand. RO-RO (Milliers T)		Marchandises RO-RO (Distribution %)	
	2015*	2016*	2015**	2016
Marseille	573	660	66	73
Nice	2	2	0	0,3
Toulon	294	239	34	26
Porto Torres	-	2	-	0,2
Total Lignes	873	904	100	100

Principales relations ro-ro du port de Ajaccio

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



TRAFICS MARITIMES ET L'IMPORT-EXPORT

EUROPE DU NORD

- Importation Sardaigne 51 (6%)
- Exportation Sardaigne 54 (8%)
- Importation Corse 15 (6%)
- Exportation Corse 1 (3%)

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

EUROPE OCCIDENTALE

- Importation Sardaigne 178 (22%)
- Exportation Sardaigne 85 (12%)
- Importation Corse 65 (27%)
- Exportation Corse 11 (24%)

UN QUOTA NON NÉGLIGEABLE D'IMPORTATIONS ET D'EXPORTATIONS DES ÎLES EST ORIGINAIRE / DESTINÉ AUX PAYS SITUÉS ENTRE LA MER DU NORD ET LES ALPES. POUR LES ÎLES DE LA ZONE DE COOPÉRATION, IL EST TRÈS IMPORTANT LE RÔLE DES CHAÎNES LOGISTIQUES TERRESTRES ET LA FONCTION À L'INTÉRIEUR DE CELLES-CI EXERCÉE PAR LES NŒUDS LOGISTIQUES D'AGRÉGATION ET DE MANŒUVRE DES CHARGES

EUROPE ORIENTALE

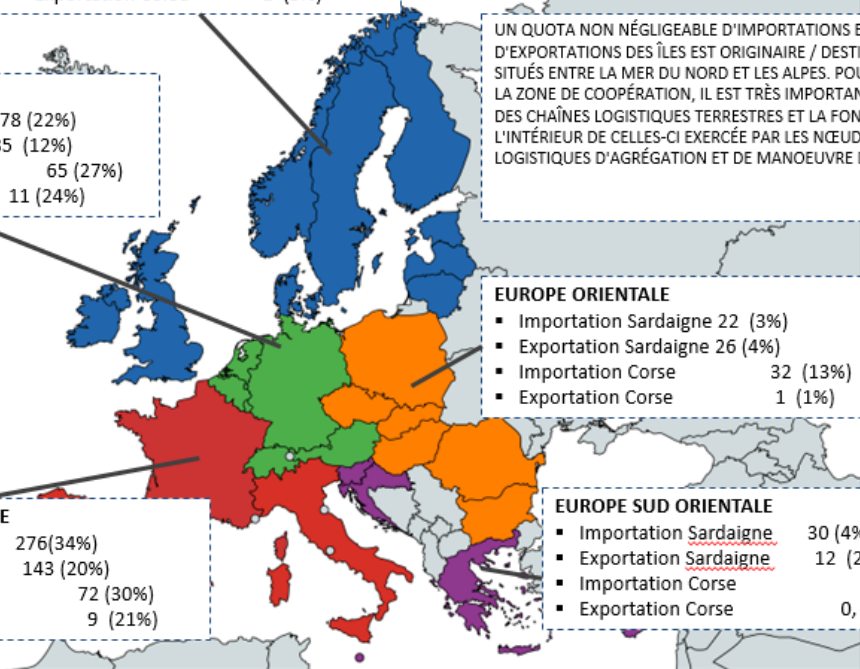
- Importation Sardaigne 22 (3%)
- Exportation Sardaigne 26 (4%)
- Importation Corse 32 (13%)
- Exportation Corse 1 (1%)

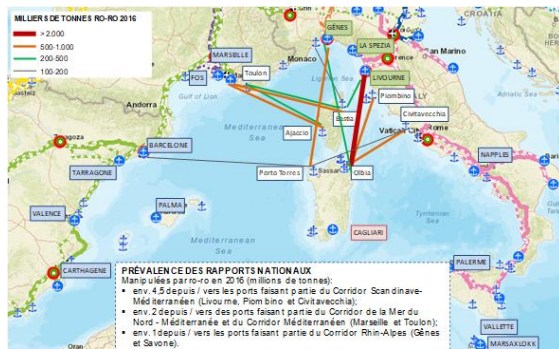
EUROPE SUD OCCIDENTALE

- Importation Sardaigne 276(34%)
- Exportation Sardaigne 143 (20%)
- Importation Corse 72 (30%)
- Exportation Corse 9 (21%)

EUROPE SUD ORIENTALE

- Importation Sardaigne 30 (4%)
- Exportation Sardaigne 12 (2%)
- Importation Corse 1 (1%)
- Exportation Corse 0, 1 (0,3%)





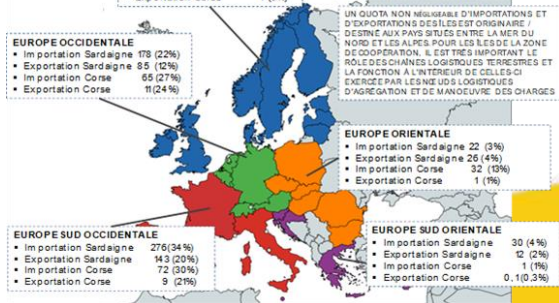
Source: traitement des données AP / AdSP e CCI

EUROPE DU NORD

- Importation Sardaigne 51 (5%)
- Exportation Sardaigne 54 (9%)
- Importation Corse 15 (6%)
- Exportation Corse 1 (3%)

Millions d'import et pourcentage de la macrozone sur le total mondial, catégories de produits non transportés via le ro-ro
 Source: traitement des données d'Eurostat

UN QUOTA NON NEGLIGEABLE D'IMPORTATIONS ET D'EXPORTATIONS DES LÉES EST ORIGINAIRES / DESTINÉ AUX PAYS SITUÉS ENTRE LA MER DU NORD ET LES ALPES POUR LES LÉES DE LA ZONE DE COOPÉRATION. IL EST TRÈS IMPORTANT LE RÔLE DES CHAINES LOGISTIQUES TERRESTRES ET LA FONCTION À L'INTERIEUR DE CELLES D'EXERCICE PAR LES NÉCESSITÉS LOGISTIQUES D'AGREGATION ET DE MANŒUVRE DES CHARGES



- 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.

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

OPTIMISATION DES CONNEXIONS MARITIMES
EXISTANTES ET CRÉATION DE NOUVELLES
CONNEXIONS MARITIMES AVEC LES ÎLES DE
LA ZONE DE COOPÉRATION

LES AdM COMME INSTRUMENT DE RELANCE DE
L'INTÉGRATION ÉCONOMIQUE ENTRE LA
SARDAIGNE, LA CORSE ET L'ILE D'ELBE



ADOPTION D'UNE PERSPECTIVE DE CHAÎNE
LOGISTIQUE INTÉGRÉE.



PRÉSSUPOSE LE DÉVELOPPEMENT D'UNE
VISION STRATÉGIQUE DES TERRITOIRES

Vision stratégique pour le
développement économique et social

Alliances stratégiques pour une plus
grande intégration des AdM

NOUVEAU PLAN DIRECTEUR DES AdM ENTRE
LA SARDAIGNE, LA CORSE ET L'ILE
D'ELBE ET LA ZONE DE COOPERATION

Programmation de l'AdM par rapport aux
chaînes logistiques complexes

Équipement, exigences et
spécialisations fonctionnelles des
ports

Passagers et moyens de transport qui alimentent les terminaux maritimes des corridors des réseaux RTE-T

	Passagers	Bus	Voitures	Camper	Moto
Scandinavian - Mediterranean	2.512.133	1.871	742.146	71.033	40.855
Mediterranean	186.254	12	46.587	10.512	2.436
Rhine - Alpine	728.362	653	231.351	12.962	17.740

Liaisons principales - Ports d'Olbia, Porto Torres et Golfo Aranci



Roberto Bertucelli

Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna
bertucelli@adspmaredisardegna.it