



BP2S

Bureau de
Promotion du
Shortsea
Shipping



BP2S

shortsea.fr

Les autoroutes de la mer en Europe et sur la façade atlantique : Ou en est-on à fin 2011?

Par Fabien BECQUELIN

BP2S - Bureau de Promotion du Shortsea Shipping

A member of
the European
Shortsea Network





BP2S

Bureau de
Promotion du
Shortsea
Shipping



BP2S

shortsea.fr

BP2S

Une association au service du shortsea shipping

A member of
the European
Shortsea Network





BP2S

Bureau de
Promotion du
Shortsea
Shipping

Organisations professionnelles

Armateurs de France
AUTF
FNTR
UPF
TLF
...

BP2S

SPC France

Association loi 1901
www.shortsea.fr
shortsea@shortsea.fr

Entreprises

Transporteurs routiers
Armateurs
Opérateurs
Prestataires logistiques
Ports
...

Membres Institutionnels

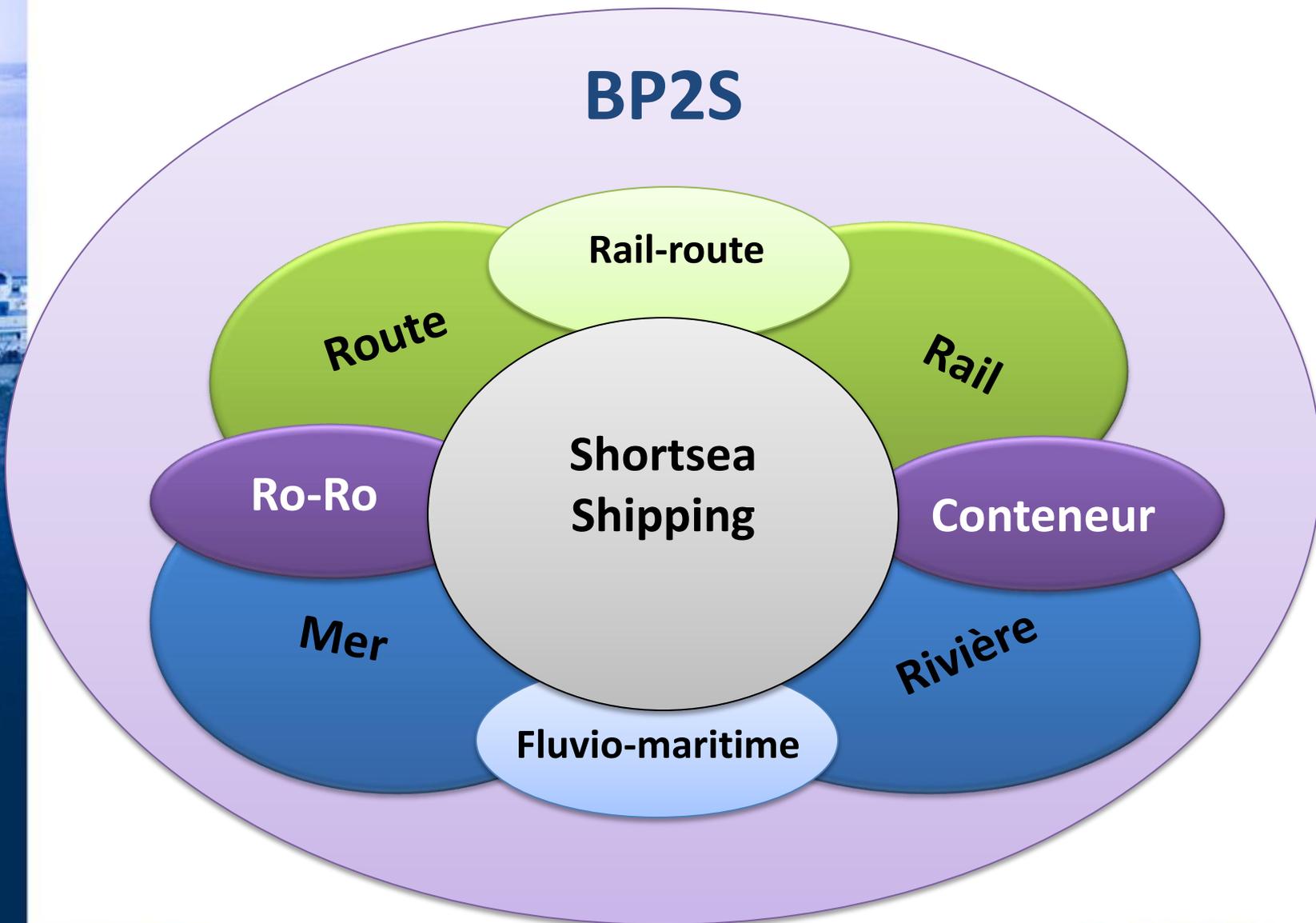
Conseils régionaux
Conseils généraux
...





BP2S

Bureau de
Promotion du
Shortsea
Shipping

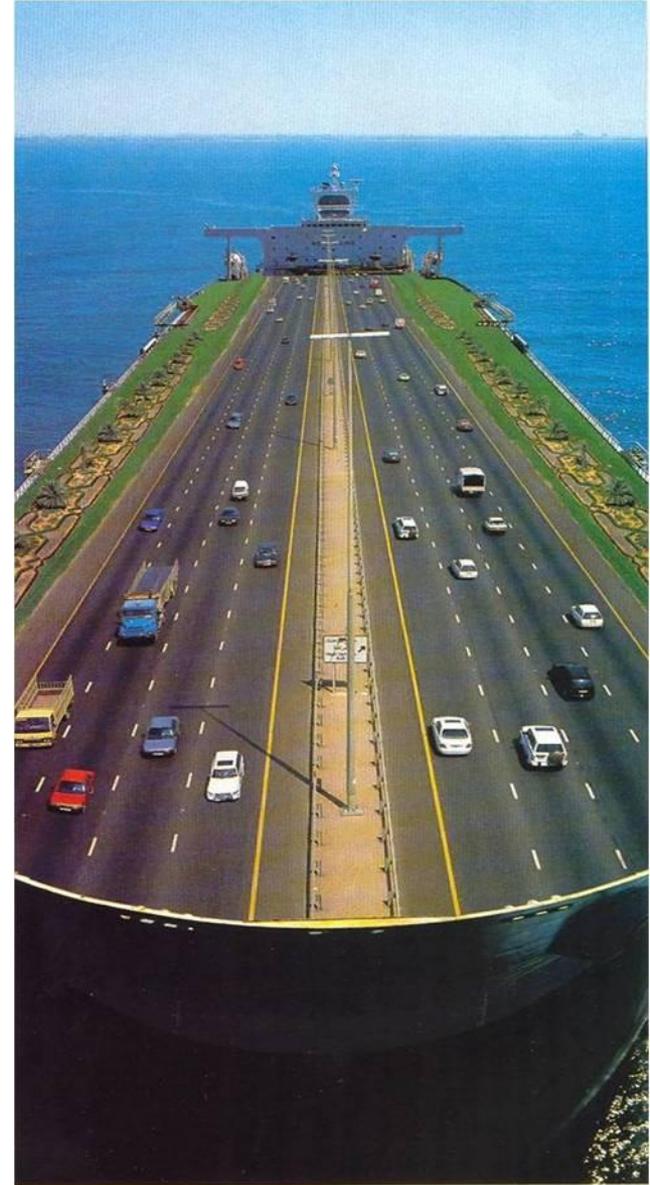




BP2S

Bureau de
Promotion du
Shortsea
Shipping

LES AUTOROUTES DE LA MER



A member of
the European
Shortsea Network





BP2S

Bureau de
Promotion du
Shortsea
Shipping



Transport Maritime en Europe

Short Sea Shipping

Autoroutes de la mer

AdM Mer du Nord

AdM
Baltique

AdM
Atlantique

AdM Méditerranée
Ouest

AdM Méditerranée
Est





BP2S

Bureau de
Promotion du
Shortsea
Shipping

Différence entre les AdM et le cabotage maritime

Cabotage maritime

- Port à port
- Démarche naturelle
- Décisions économiques
- Rencontre de l'offre et de la demande de transport

Autoroute de la mer

- Porte à porte
- Démarche volontariste
- Décisions politiques
- Aménagement du territoire

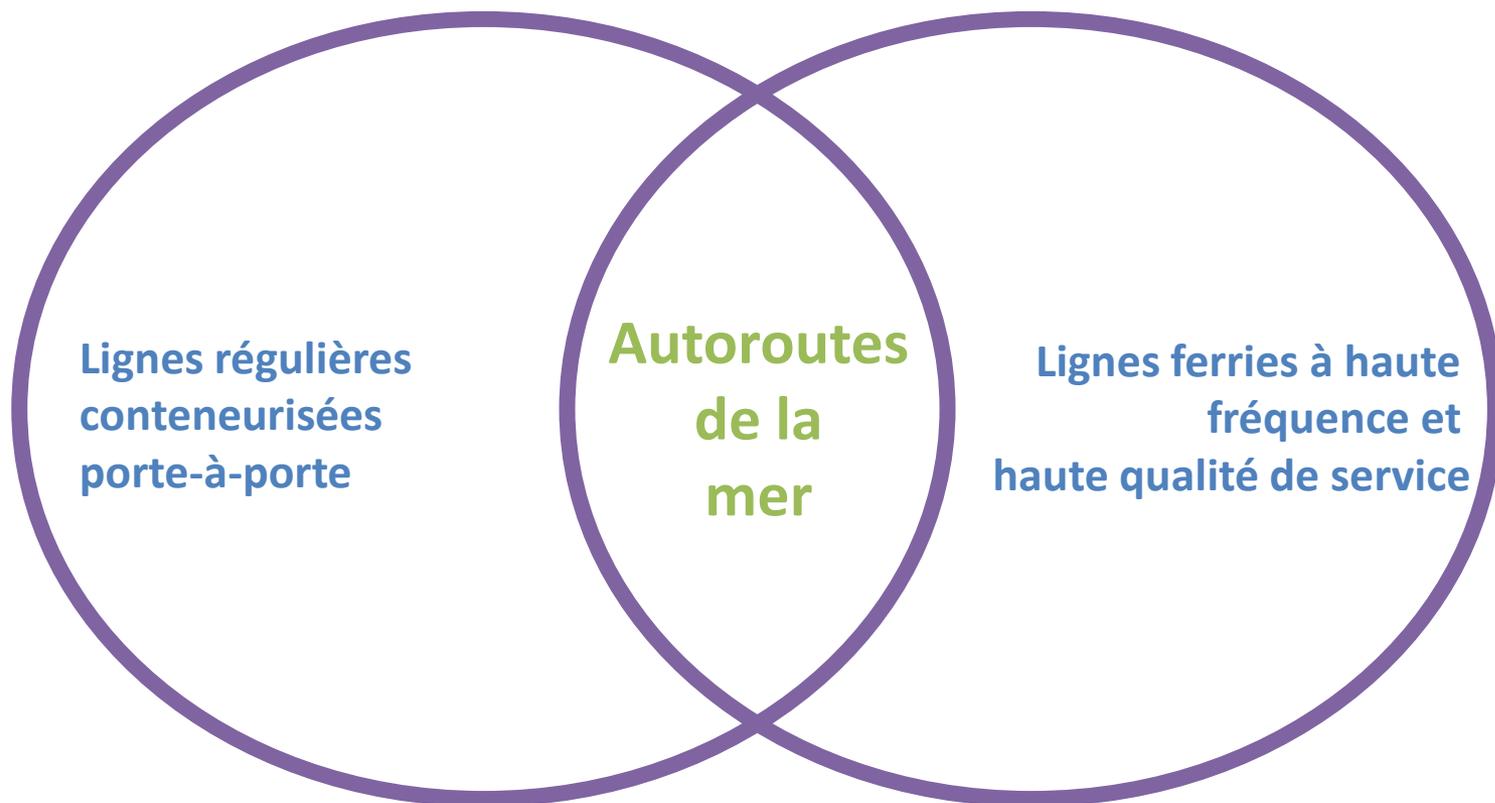
Deux démarches complémentaires : les AdM complètent ce que le marché n'a pas réalisé spontanément



BP2S

Bureau de
Promotion du
Shortsea
Shipping

Les AdM : la rencontre de deux concepts intra-européens

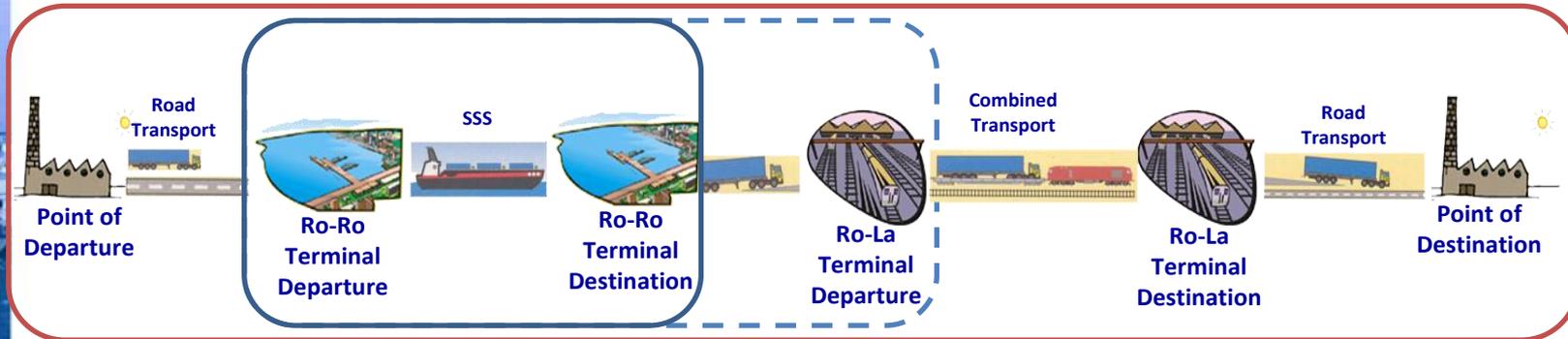




BP2S

Bureau de
Promotion du
Shortsea
Shipping

La chaine de transport intermodale



Autoroute de la mer

Corridor multimodal

Autoroute de la mer = partie maritime et portuaire
d'un corridor multimodal



BP2S

Bureau de
Promotion du
Shortsea
Shipping

Les autoroutes de la mer

- Un concept né en 2001 dans le “Livre Blanc des transports”
- Pour un transport intermodal intra-européen de porte à porte.
- Cinq autoroutes de la mer actuellement et officiellement (au sens de l’UE) en service
 - Zeebrugge - Bilbao par *Transfennica*
 - Nantes - Gijón par *GLD Atlantique*
 - Klaipeda - Karlshamn par *DFDS Seaways*
 - Zeebrugge - Esbjerg par *Cobelfret*
 - Portsmouth - Bilbao/Santander par *Brittany Ferries*

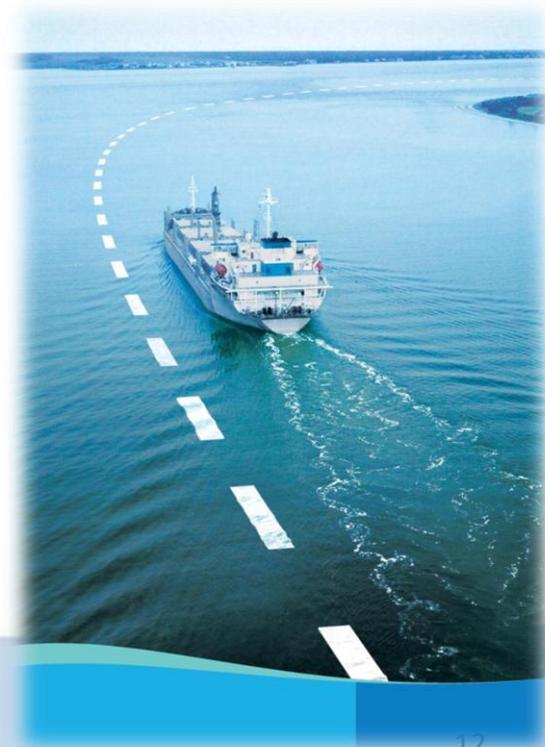


BP2S

Bureau de
Promotion du
Shortsea
Shipping

Les autoroutes de la mer

- Il existe plusieurs types d'Autoroutes de la mer
 - RTE-T (Réseau Trans-Européen de Transport)
 - Marco Polo
 - MEDAMOS
 - Les autres (quelques exemples)
 - France - Angleterre
 - France - Turquie
 - Espagne - Italie
 - Angleterre - Espagne





BP2S

Bureau de
Promotion du
Shortsea
Shipping



Le Réseau Trans-Européen de Transport, un programme d'aide au financement des l'infrastructures

RTE-T



BP2S

Bureau de
Promotion du
Shortsea
Shipping

Autoroutes de la mer : RTE-T

- Le RTE-T définit les AdM comme des **infrastructures** de transport entre des ports européens et/ou voisins.
- Quatre **corridors** on été définis dans le RTE-T
 - Mer Baltique
 - Arc Atlantique
 - Europe du sud-ouest (Espagne, France, Italie, Malte)
 - Europe du sud-est (Méditerranée orientale, mer ionienne, mer adriatique)
- Un exemple : Zeebrugge - Esbjerg, financement à hauteur de 5 Mio d'EUR (20% des coûts éligibles)



BP2S

Autoroutes de la mer RTE-T



Les quatre corridors autoroutes de la mer définis par le RTE-T :

- MoS Baltic Sea
- Mos Atlantic
- West Med MoS
- East Med MoS

Motorways of the Sea projects in the Baltic Sea Area Klaipėda-Karlskhamn link

2008-EU-21015-P
Part of Priority Project 21



Source: TEN-T Executive Agency

Member States involved:

Sweden, Lithuania

Implementation schedule

Start date: August 2008
End date: December 2013

Implementing bodies:

Karlskhamn Hamn AB,
Municipality of Karlskhamn,
Klaipėda State Seaport Authority

Budget:

National budget: €20,800,340

Total project cost covered
by this Decision: €26,040,000

EU contribution: €5,240,000

Percentage of EU support:

Studies: 50%
Works: 20%

Additional information:

Coordinator's Report of
the Priority Project:

http://ec.europa.eu/ten/transport/c/ordinators/doc/2007_2008/annua_l_report_2007_2008_luis_valente_de_oliveira.zip

European Commission, DG TREN

http://ec.europa.eu/transport/index_en.html

Trans-European Transport Network

Executive Agency (TEN-T EA)
<http://ec.europa.eu/ten/tea>

Beneficiaries:

Swedish Ministry of Enterprise,
Energy and Communications
www.sweden.gov.se

Lithuanian Ministry of Transport

and Communications
www.transp.lt

Implementing bodies:

Municipality of Karlskhamn
www.karlskhamn.se
Karlskhamn Hamn AB
www.karlskhamnshamn.se
Klaipėda State Seaport Authority
www.portofklaipeda.lt

Updated: September 2009

The objective of the action is to increase the share of intermodal transport in the Southeast/Southwest Baltic Motorways of the Sea link through Klaipėda, Lithuania and Karlskhamn, Sweden. To this end, the operator of the service, 'DFDS Lisco', has already increased, as from May 2009, the capacity of the link by 21%. At the same time, the implementation of the Action will considerably improve and enhance the capacity of unutilised rail goods handling on the Swedish side, as well as providing infrastructure investment in Karlskhamn. The current (2009) intermodal share of the corridor is 18% - with the aim to reach 56% in 2015 and ultimately 71% in 2025.

The project will cover the following activities:

Activity 1: Oil sanitation equipment

This activity will improve the environmental sustainability by increasing intermodal transport in the concerned corridor. The oil sanitation equipment is mobile but will be located in the port of Karlskhamn with the purpose to protect the berth and the coastal environment in case of an accident - an event that becomes more likely as the traffic numbers increase. Part of this equipment will also be used for the treatment of sludge and waste oil of the vessels, including the ones operating on the Karlskhamn-Klaipėda link.

Activity 2: Market studies and implementation of a strategy for achieving the modal shift from road

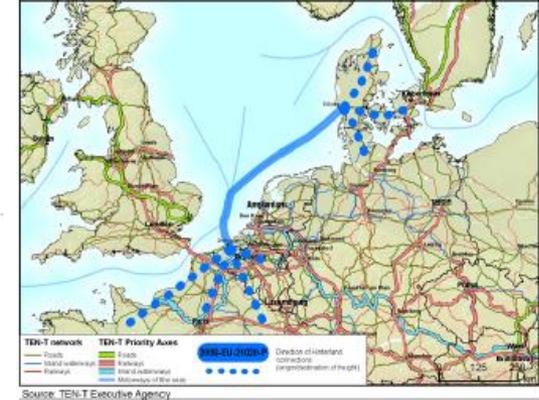
The market and strategy studies will be elaborated in co-operation with transporters, freight operators and potential users of the port of Karlskhamn and will target cargo owners and freight transport decision makers.

Activity 3: New crane with container capacity and a reach stacker with equipment for lifting trailers and containers

(over)

Motorways of the Sea Esbjerg - Zeebrugge

2008-EU-21020-P



Source: TEN-T Executive Agency

Member States involved:

Belgium, Denmark

Implementation schedule

Start date: January 2008
End date: December 2012

Implementing bodies:

Port of Zeebrugge, Sea-Ro
Terminal NV, Port of Esbjerg
Danish Road Directorate

Budget:

State budget: €14,152,000
Action promoter: €7,080,000

Total project cost covered
by this Decision: €26,540,000

EU contribution: €5,308,000

Percentage of EU support:

Works: 20%

Additional information:

Coordinator's Report of
the Priority Project:

http://ec.europa.eu/ten/transport/c/ordinators/doc/2007_2008/annua_l_report_2007_2008_luis_valente_de_oliveira.zip

European Commission, DG TREN

http://ec.europa.eu/transport/index_en.html

Trans-European Transport Network

Executive Agency (TEN-T EA)
<http://ec.europa.eu/ten/tea>

Beneficiaries & Implementing bodies:

SPF Mobilité et Transports Belgique
- Federale Overheidsdienst
Mobilitet en Vervoer België
www.mobilit.fgov.be
Port of Zeebrugge
www.zeebruggeport.be
Sea-Ro Terminal NV
www.searo.be
Port of Esbjerg
www.portesbjerg.dk
Danish Road Directorate
www.vejdirektoratet.dk

Updated: September 2009

The maritime link between Esbjerg, Denmark and Zeebrugge, Belgium, in service since 2005, has provided an intermodal alternative to truck transport between Denmark and the Benelux countries.

This project will be further developed into a Benelux-Scandinavia shortsea bridge. The upgrade of the service will consist of the coordinated increase of the frequency on the Zeebrugge-Esbjerg route, investment in infrastructure and facilities and the adoption of accompanying measures to foster integration of various parts of the intermodal chain.

This includes an increase in service by doubling of the capacity of the ro-ro (roll on, roll off) connection between Esbjerg and Zeebrugge. A Motorways of the Sea approach merits in cost savings (up to some 40%) and less CO₂ emissions (58%) than the alternative road connection. In addition, it reduces congestion on very busy parts of the EU road network.

The investment in infrastructure and facilities associated with the upgrade of the maritime link consists of a floating ro-ro ramp, the extension of an access way in Esbjerg, a ro-ro jetty, gantry cranes and ICT development in Zeebrugge (see below). The project will give way to major improvements in the handling of goods and attract more goods on the ro-ro based intermodal concept.

The project is part of a broader global action which, on the Danish side, consists of the development of intermodal capacity in the south section of the port of Esbjerg. In addition to the two activities covered by this action, it includes:

- ongoing construction of a 360 m multipurpose quay
- dredging of a 200 m x 10.5 m deep channel (part of phase 2 of the master plan)

(over)

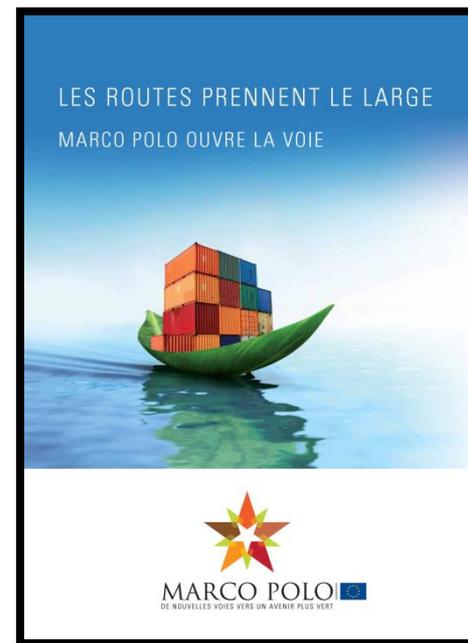


BP2S

Bureau de
Promotion du
Shortsea
Shipping



MARCO POLO 
NEW WAYS TO A GREEN HORIZON



Marco Polo, programme d'aide à l'exploitation commerciale des services de transport

MARCO POLO



BP2S

Bureau de
Promotion du
Shortsea
Shipping

Autoroutes de la mer : Marco Polo

- Le programme Marco Polo II définit les Autoroutes de la mer comme des **services** de transport transférant un volume considérable de **fret** de la **route** vers la **mer**.
- Ce doit être un service de transport **innovant**, à **haute fréquence**, de **porte à porte**, et à **haute qualité** de service
- Trois exemples (à fin 2011) :
 - Zeebrugge - Bilbao, financement à hauteur de 7 millions d'euros*
 - Nantes - Gijón, financement à hauteur de 4 millions d'euros*
 - Portsmouth - Santander/Bilbao, financement à hauteur de 5,5 millions d'euros*

* Financement de 35% des coûts éligibles.



BP2S

Bureau de
Promotion du
Shortsea
Shipping

Autoroute de la mer : Zeebrugge - Bilbao

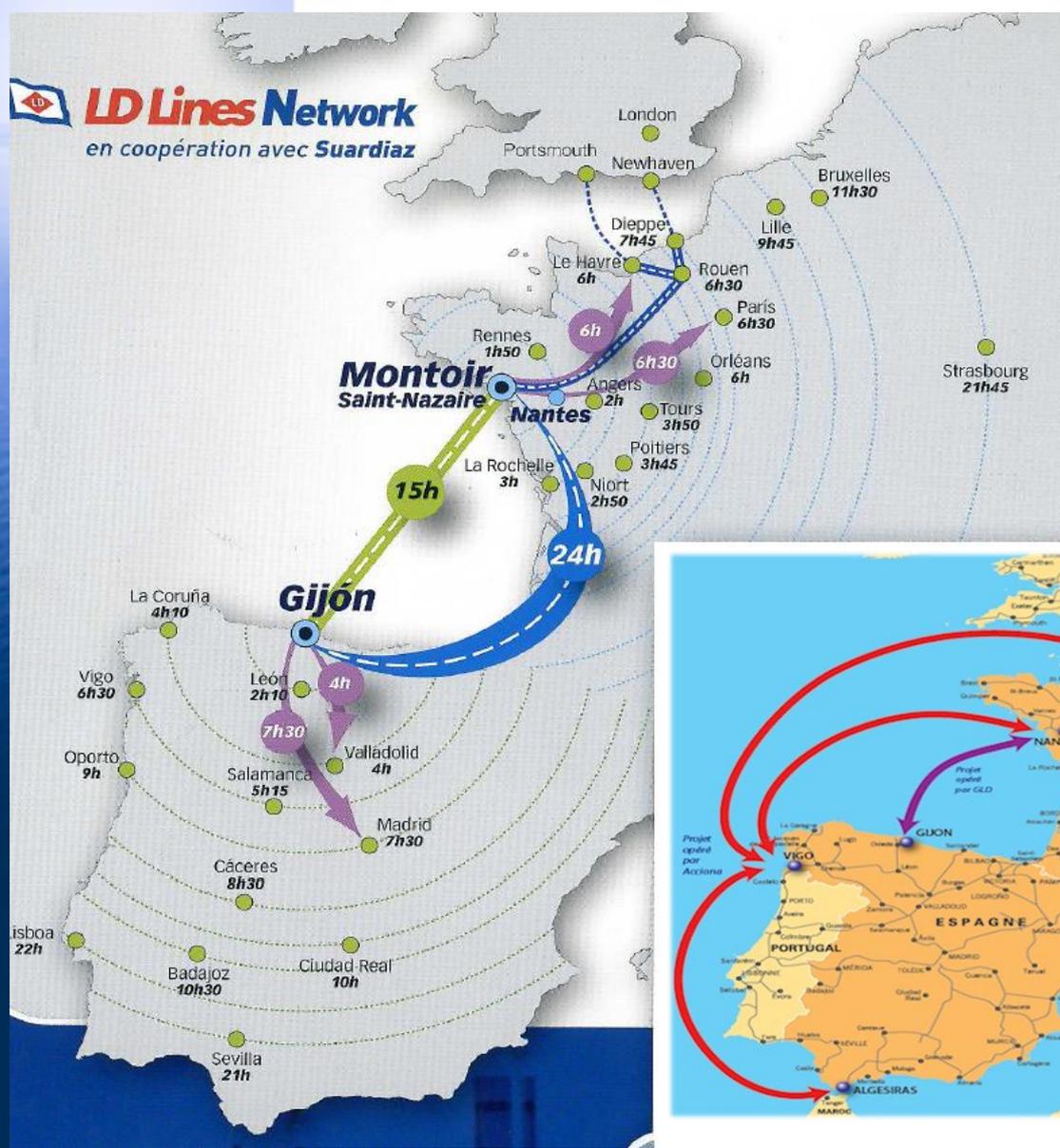
- Service Ro-Ro régulier entre Zeebrugge et Bilbao par Transfennica
- Temps de traversée : 38h
- 3 aller-retour par semaine
- Remorques non-accompagnées, matériels roulants, conteneurs
- Augmentation de capacité en avril 2011 (426 TEU et 2500ml)



Deux types de chargements : LoLo et RoRo (ligne Zeebrugge - Bilbao)



Nantes - Gijón





BP2S

Bureau de
Promotion du
Shortsea
Shipping

AdM Nantes - Gijon

- Service régulier Ro-Pax entre Nantes et Gijón par GLD Atlantique
- Temps de traversée : 14h
- 3 aller-retour par semaine
- Remorques accompagnées et non-accompagnées
- Changement de navire en avril 2011 puis novembre 2011 pour passer à une capacité de
 - 2250 ml
 - 120 unités de fret



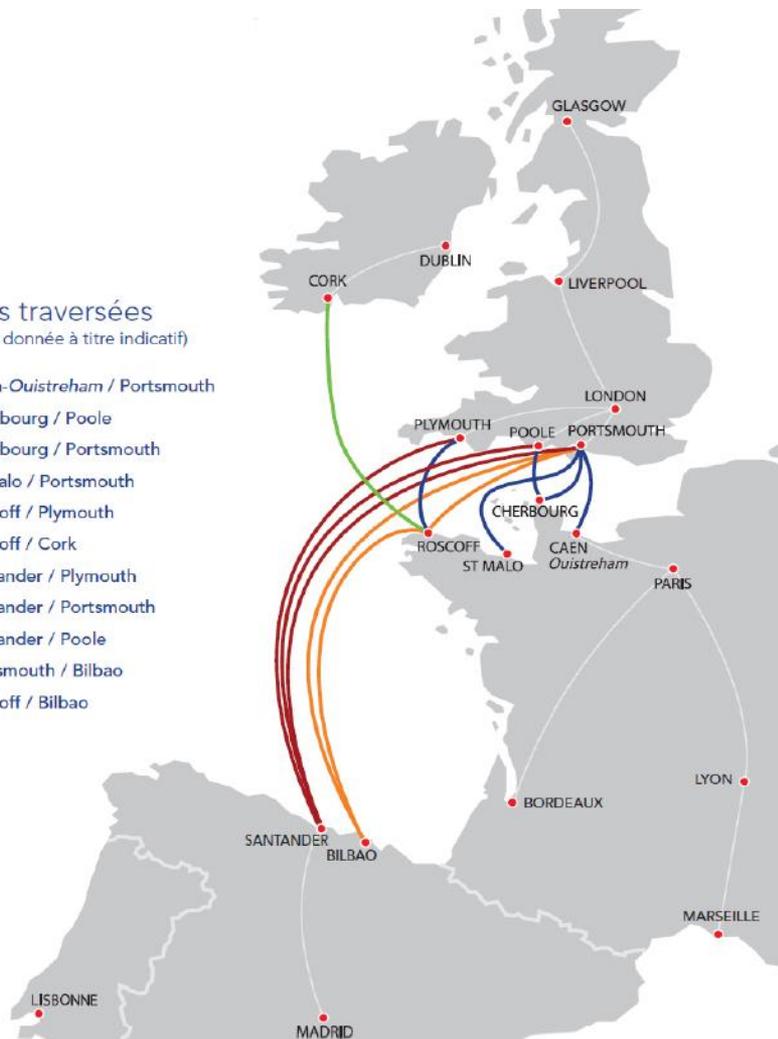


BP2S

Bureau de
Promotion du
Shortsea
Shipping

Temps des traversées (durée moyenne donnée à titre indicatif)

- 5 h 45 ■ Caen-Ouistreham / Portsmouth
- 4 h 00 ■ Cherbourg / Poole
- 3 h 00 ■ Cherbourg / Portsmouth
- 8 h 45 ■ St Malo / Portsmouth
- 6 h 00 ■ Roscoff / Plymouth
- 14 h 00 ■ Roscoff / Cork
- 19 h 00 ■ Santander / Plymouth
- 24 h 00 ■ Santander / Portsmouth
- 27 h 00 ■ Santander / Poole
- 24 h 00 ■ Portsmouth / Bilbao
- 21 h 00 ■ Roscoff / Bilbao



Portsmouth - Santander/Bilbao



BP2S

Bureau de
Promotion du
Shortsea
Shipping

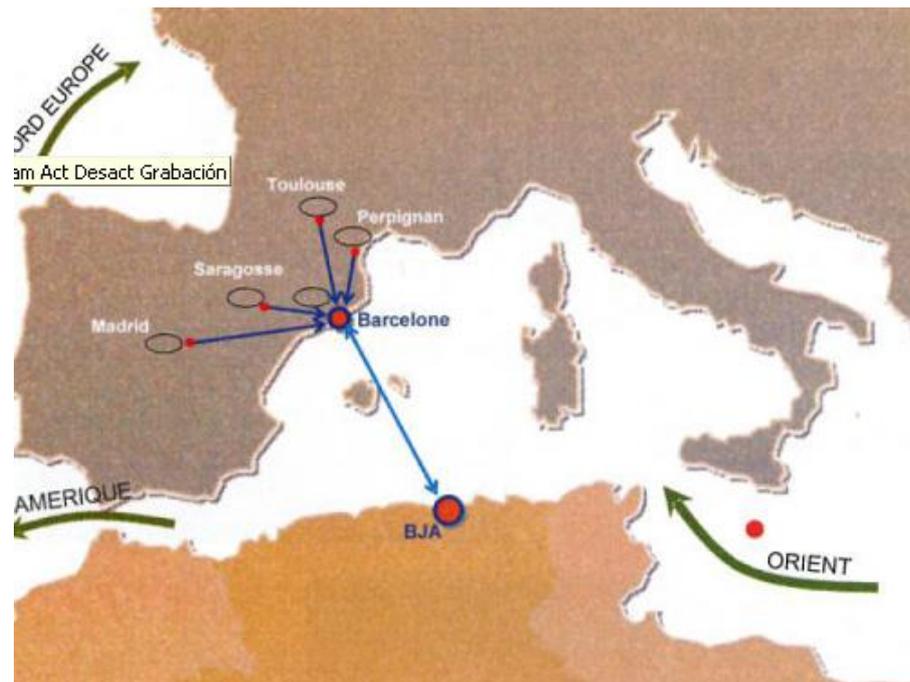
AdM Portsmouth - Santander/Bilbao

- Service régulier Ro-Pax entre Portsmouth et Santander/Bilbao par Brittany Ferries
- Temps de traversée : 24h
- 3 aller-retour par semaine (1 vers Santander et 2 vers Bilbao)
- 110 Remorques accompagnées
- *4 ports anglais+ 2 ports espagnols = 6 départs par semaine dans les deux sens*



BP2S

Bureau de
Promotion du
Shortsea
Shipping



Un ensemble de dispositifs pour faciliter et fluidifier

MEDAMOS



BP2S

Bureau de
Promotion du
Shortsea
Shipping

Autoroutes de la mer : MEDAMOS

- Le programme MEDAMOS est un « laboratoire de solutions innovantes » pour faciliter la création d'AdM entre les façades nord et sud de la Méditerranée
- Ses moyens d'actions sont le développement des trafics, l'échange de bonnes pratiques mais aussi le renforcement de la compétitivité et de la fluidité des AdM (*initiative : port sans papiers par exemple*)
- Deux exemples :
 - Marseille - Radés retenu en octobre 2008 comme projet pilote, signature en juin 2010 d'un protocole d'accord (*18 partenaires*)
 - Bejaïa - Barcelone



BP2S

Bureau de
Promotion du
Shortsea
Shipping



Sans labellisation mais proche du concept...

LES AUTRES ADM



BP2S

Bureau de
Promotion du
Shortsea
Shipping

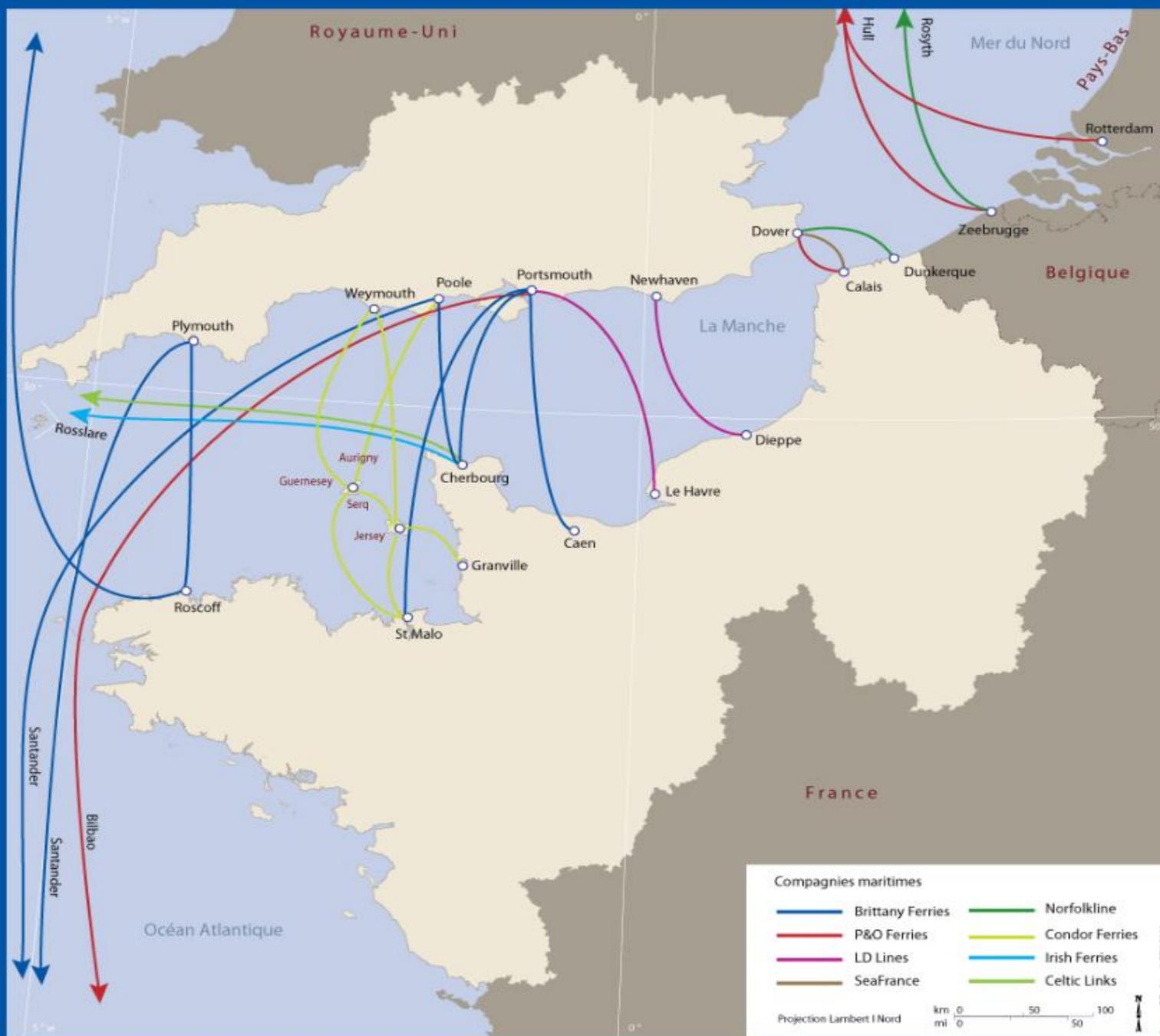
Les autres « autoroutes de la mer »

- France – Angleterre
 - Un grand nombre de lignes pour plus de 50 départs par jour
 - Ports français : Dunkerque, Calais, Dieppe, Le Havre, Caen, Cherbourg, Saint Malo & Roscoff
 - Un camion traverse la Manche toutes les 8,5 secondes (chiffres 2010)...





BP2S
Bureau de
Promotion de
Shortsea
Shipping





BP2S

Bureau de
Promotion du
Shortsea
Shipping

Les autres AdM

- Calais - Douvres
- Temps de traversée : 1h30
- Une quarantaine départs par jour dans chaque sens
- Deux opérateurs
 - P&O
 - Seafrance
- Trafics accompagnés



the European
Shortsea Network 



BP2S

Bureau de
Promotion du
Shortsea
Shipping

AdM Turquie - Italie

- Istanbul - Trieste par UN-RoRo
- Temps de traversée : 51h
- 7 départs par semaine dans chaque sens
- Jusqu'à 240 véhicules non-accompagnés
- Créée par les transporteurs routiers turcs





BP2S

Bureau de
Promotion du
Shortsea
Shipping

AdM Turquie - France

- Istanbul - Toulon par U.N. RoRo
- Temps de traversée : 72h
- 2 départs par semaine
- Trafics non accompagnés
- Les chauffeurs peuvent prendre l'avion pour rejoindre la France





BP2S

Bureau de
Promotion du
Shortsea
Shipping

AdM Espagne - Italie

- Barcelone - Gênes par GNV
- Temps de traversée : 19h
- 3 départs par semaine dans chaque sens
- Véhicules accompagnés



meretmarine.com

A member of
the European
Shortsea Network





BP2S

Bureau de
Promotion du
Shortsea
Shipping

AdM Espagne - Italie

- Barcelone - Civitavecchia (Rome) par Grimaldi Lines
- Temps de traversée : 20 h
- 6 départs par semaine dans chaque sens
- Véhicules accompagnés
- 3 000 mètres linéaires de garage





BP2S

Bureau de
Promotion du
Shortsea
Shipping

Un objectif commun !

La mobilité et la fluidité durable en Europe





BP2S

Bureau de
Promotion du
Shortsea
Shipping

BILAN ET PERSPECTIVE



BP2S

Bureau de
Promotion du
Shortsea
Shipping



Les AdM, des solutions évidentes ?

LES AVANTAGES ET LES INCONVÉNIENTS



BP2S

Bureau de
Promotion du
Shortsea
Shipping

Avantages des autoroutes de la mer

Les AdM sont des services d'intérêt ...

- Sociaux (temps de repos des chauffeurs routiers, limitation des nuisances des transports terrestres de transit, gestion du personnel ...)
- Environnementaux (décongestion des routes des zones de transit, limitation des émissions de CO₂, nouvelles normes d'émissions pour les navires...)
- Culturels et Politiques
(trait d'union entre les peuples, Union Pour la Méditerranée, **Arc Atlantique...**)



BP2S

Bureau de
Promotion du
Shortsea
Shipping

Avantages des autoroutes de la mer

- Les avantages logistiques et opérationnels (sur la façade atlantique)
 - Plus court
 - Moins coûteux
 - Plus rapide
 - Évitement des contraintes terrestres à venir (écotaxe, contribution environnementale, etc.)



BP2S

Bureau de
Promotion du
Shortsea
Shipping

Inconvénients des autoroutes de la mer

- Moins de souplesse que les solutions purement routières
- Soumis aux aléas de la météo (plus que la route ?)



BP2S

Bureau de
Promotion du
Shortsea
Shipping



Une façade importante :

LA FAÇADE ATLANTIQUE EN 2011



BP2S

Bureau de
Promotion du
Shortsea
Shipping

Sur la façade atlantique

- **Un corridor RTE-T**
 - MoS Atlantic
- **Les autoroutes de la mer existantes**
 - Zeebrugge - Bilbao
 - Portsmouth - Bilbao/Santander
 - Nantes - Gijón
- **Une ligne qui pourrait y prétendre**
 - Montoir - Vigo

A member of
the European
Shortsea Network





BP2S

Bureau de
Promotion du
Shortsea
Shipping



LES PROJETS D'ADM



BP2S

Bureau de
Promotion du
Shortsea
Shipping

Des projets à venir

- Un appel à projet sur la Méditerranée (Espagne, France, Italie, Malte) en 2010
- Sur la **façade atlantique**
 - Un appel à projet France - Portugal en 2008
 - Une autoroute de la mer Vigo - Montoir en projet
 - Extension sud vers Algesiras
 - Extension nord vers Le Havre

A member of
the European
Shortsea Network





BP2S

Bureau de
Promotion du
Shortsea
Shipping



L'écobonus européen

Le Service d'Intérêt Economique Général

Le document unique de transport...

DES PERSPECTIVES POUR LE FUTUR



BP2S

Bureau de
Promotion du
Shortsea
Shipping

L'écobonus européen

- Dispositif d'incitation des chargeurs, organisateurs et transporteurs routier à utiliser la voie maritime lorsqu'elle existe.
- Vise à encourager la demande de transport à effectivement faire le choix de chaînes logistiques à faibles externalités négatives
- Ne génère aucune distorsion de concurrence
- **Plus d'informations plus loin**

A member of
the European
Shortsea Network





BP2S

Bureau de
Promotion du
Shortsea
Shipping

SIEG et Autoroutes de la mer

Service d'Intérêt Economique Général

- 1992 : Le règlement « cabotage maritime » prévoit le SIEG pour la desserte des îles.
- 2004 : service de transport international nécessaire pour répondre à des besoins publics, le SIEG est possible
- Jusqu'à présent, le transport de passagers et le transport mixte passager/fret en ont bénéficié.
- Certains demandent la reconnaissance formelle du SIEG comme applicable aux autoroutes de la mer (avril 2011) en tant que montage juridico-financier



BP2S

Bureau de
Promotion du
Shortsea
Shipping

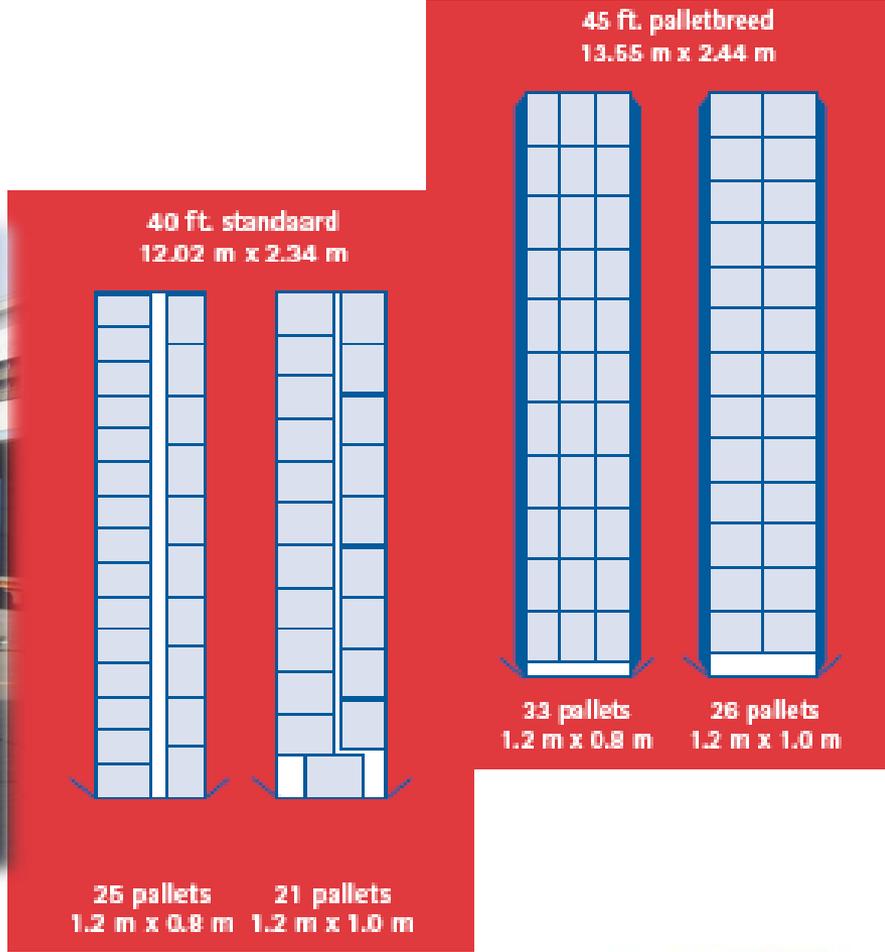
Un régime de responsabilité uniforme et un document unique de transport

- A l'heure actuelle : autant de Conventions que de modes de transport
- Autant de documents de transport que de Conventions
- Autant de régimes de responsabilité que de documents de transport
- LA solution, un document unique de transport et un régime de responsabilité uniforme pour le transport intermodal/multimodal européen (inspiré de la CMR)



BP2S

L'euroconteneur 33palettes





BP2S

Bureau de
Promotion du
Shortsea
Shipping

L'euroconteneur 33palettes

- Quel est le problème
 - Nombre de palette chargé dans une remorque ou caisse mobile : 33
 - Nombre de palette chargé dans un conteneur 40' : 25
 - Perte de compétitivité : 25 %
- Quelle est la solution ?
 - L'euroconteneur 33 palettes !
 - Combine les avantages du conteneur et de la caisse-mobile



BP2S

Bureau de
Promotion du
Shortsea
Shipping

VIABILITÉ DU SYSTÈME





BP2S

Bureau de
Promotion du
Shortsea
Shipping

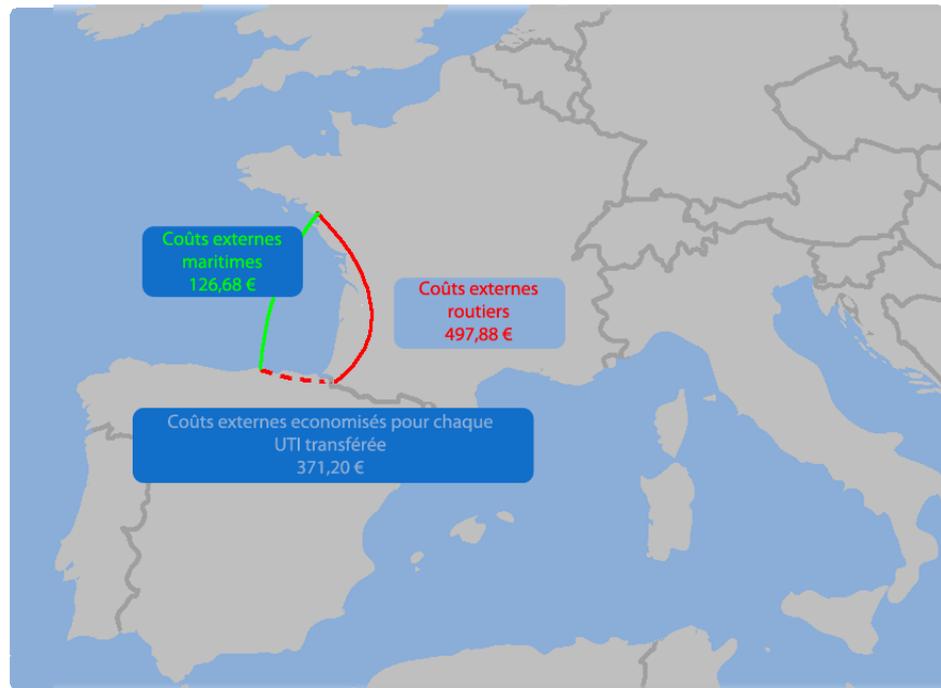
Viabilité des AdM

- Les autoroutes de la mer ne sont pas des liaisons comme les autres, elles résultent d'une volonté
 - Politique
 - Volontariste
 - D'aménagement du territoire
 - D'intérêt général
- Elles sont « naturellement » déficitaires (sinon elle existeraient déjà) et de ce fait ont besoin d'aides (pas forcément financières)



BP2S

Bureau de
Promotion du
Shortsea
Shipping



Une incitation au chargeur, organisateur de transport ou transporteur routier

L'ECOMER



BP2S

Bureau de
Promotion du
Shortsea
Shipping

Eclairage sur l'Ecomer

La démarche

- L'Ecomer français doit bénéficier aux **transporteurs routiers** mais aussi aux **organismes de transport**, aux **chargeurs**
- Vise les **camions** et **ensembles routiers** mais aussi les **caisses mobiles**, les **conteneurs**, ...
- L'Ecomer est accordé dès la première UTI reportée, pas de quantité minimum ni d'effet de seuil



BP2S

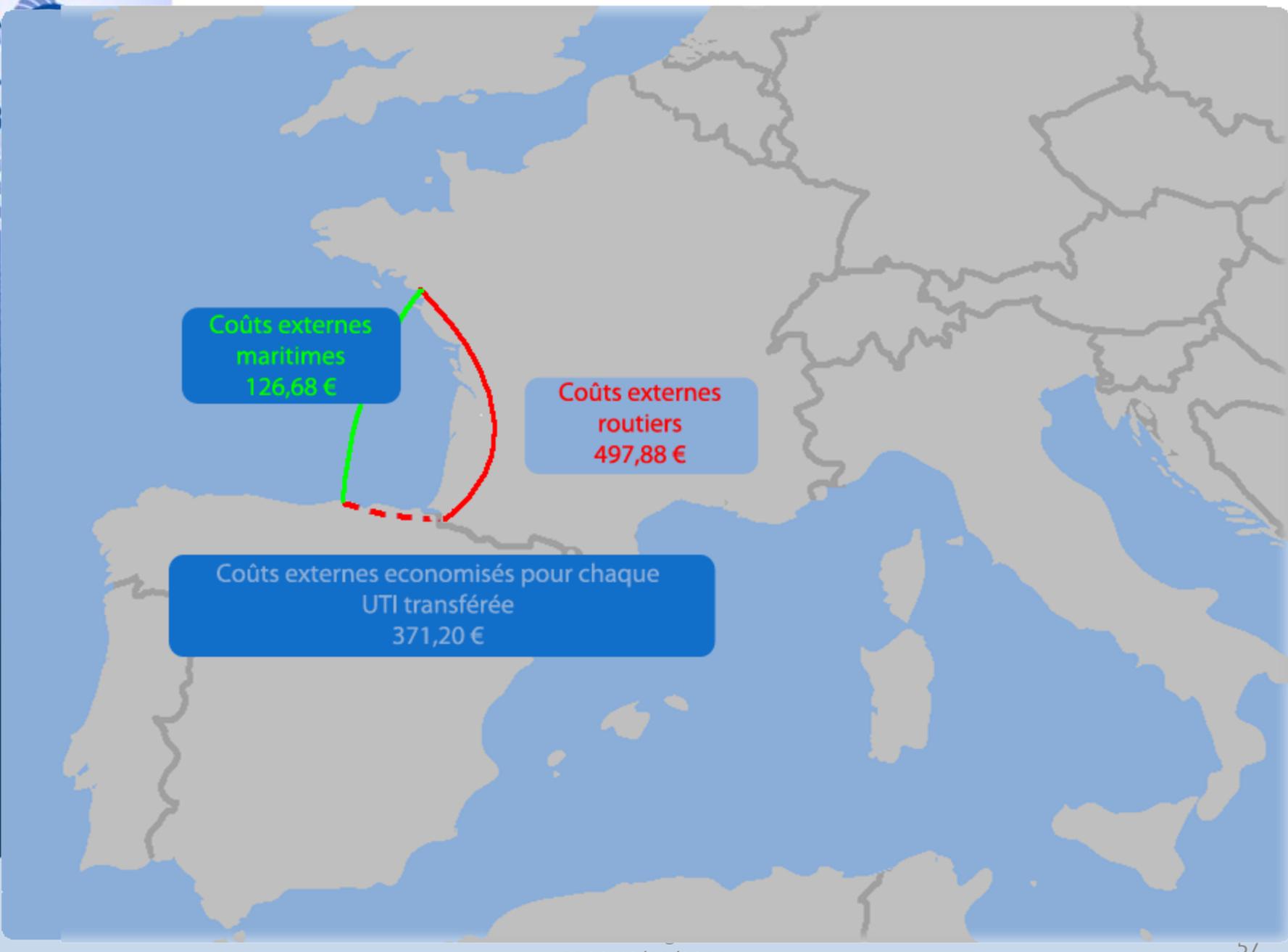
Bureau de
Promotion du
Shortsea
Shipping

Eclairage sur l'Ecomer (Ecobonus à la française)



La démarche

- Les problèmes de gestion seront évités par l'informatique et la télématique (utilisation de carte de fidélité, type miles aériens ou télépéage routiers...)
- L'Ecomer se présentera comme un montant forfaitaire calculé sur la base du **différentiel de coûts externes** entre les modes routier et maritime.
- Le dispositif vise à stimuler la demande de transport et non l'offre.
- Les **coûts externes** sont ceux du calculateur Marco Polo II (v2010) :
 - **0,035 €/tkm en routier**
 - **0,009 €/tkm en maritime**



Coûts externes
maritimes
126,68 €

Coûts externes
routiers
497,88 €

Coûts externes économisés pour chaque
UTI transférée
371,20 €



BP2S

Bureau de
Promotion du
Shortsea
Shipping



copyright © 2010 www.planetsolar.org

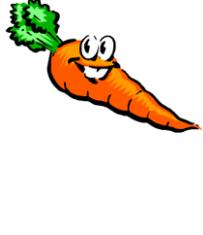
L'AVENIR DES ADM



BP2S

Bureau de
Promotion du
Shortsea
Shipping

L'avenir des AdM se jouera à terre

- Pour inciter la marchandise à utiliser les solutions alternatives à la route intégrale 
 - Mesures incitatives
 - Mesures contraignantes
- Pour faire plus de multimodal avec la mer
 - Adaptation des quais aux nouveaux navires
 - Adaptation des infrastructures portuaires et terrestres aux nouveaux flux
 - Considérer et financer les AdM comme des infrastructures (comme les tunnels ou les ponts)



BP2S

Bureau de
Promotion du
Shortsea
Shipping

L'avenir des AdM se jouera à terre

- Mais aussi avec de nombreuses mesures d'accompagnements :
 - Signalétique
 - Services pour les chauffeurs
 - Parkings aménagés et sécurisés
 - Fluidification et simplification du passage portuaire
 - ...



BP2S

Bureau de
Promotion du
Shortsea
Shipping

Merci de votre attention

Des questions ?

<http://www.shortsea.fr>

f.becquelin@shortsea.fr

A member of
the European
Shortsea Network

