

N° 455

—
SÉNAT

SESSION ORDINAIRE DE 2009-2010

Enregistré à la Présidence du Sénat le 18 mai 2010

RAPPORT

FAIT

*au nom de la commission des affaires étrangères, de la défense et des forces armées (1) sur le projet de loi, ADOPTÉ PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE, autorisant la **ratification de l'accord entre la République française et le Royaume d'Espagne relatif à la sélection, à la mise en œuvre et au financement de deux projets d'autoroutes de la mer entre la France et l'Espagne sur la façade Atlantique-Manche-mer du Nord,***

Par M. André TRILLARD,

Sénateur

(1) Cette commission est composée de : M. Josselin de Rohan, *président* ; MM. Jacques Blanc, Didier Boulaud, Jean-Louis Carrère, Jean-Pierre Chevènement, Robert del Picchia, Jean François-Poncet, Robert Hue, Joseph Kergueris, *vice-présidents* ; Mmes Monique Cerisier-ben Guiga, Joëlle Garriaud-Maylam, MM. André Trillard, André Vantomme, Mme Dominique Voynet, *secrétaires* ; MM. Jean-Etienne Antoinette, Robert Badinter, Jean-Michel Baylet, René Beaumont, Jean-Pierre Bel, Jacques Berthou, Jean Besson, Michel Billout, Didier Borotra, Michel Boutant, Christian Cambon, Marcel-Pierre Cléach, Raymond Couderc, Mme Michelle Demessine, M. André Dulait, Mmes Bernadette Dupont, Josette Durrieu, MM. Jean Faure, Jean-Paul Fournier, Mme Gisèle Gautier, M. Jacques Gautier, Mme Nathalie Goulet, MM. Jean-Noël Guérini, Michel Guerry, Robert Laufoaulu, Simon Loueckhote, Philippe Madrelle, Pierre Mauroy, Rachel Mazuir, Louis Mermez, Mme Lucette Michaux-Chevry, MM. Jean Milhau, Charles Pasqua, Philippe Paul, Xavier Pintat, Bernard Piras, Christian Poncelet, Yves Pozzo di Borgo, Jean-Pierre Raffarin, Daniel Reiner, Roger Romani, Mme Catherine Tasca.

Voir le(s) numéro(s) :

Assemblée nationale (13^{ème} législ.) : 2299, 2397 et T.A. 448

Sénat : 403 et 456 (2009-2010)

SOMMAIRE

	<u>Pages</u>
INTRODUCTION	5
I. LE CONCEPT D’AUTOROUTE DE LA MER ET LES QUESTIONS SOULEVÉES PAR SA MISE EN ŒUVRE	6
A. UN CONCEPT QUI MÉRITE D’ÊTRE PRÉCISÉ	6
B. LES QUESTIONS SOULEVÉES PAR LA MISE EN PLACE DES AUTOROUTES DE LA MER	8
II. LES PROJETS D’AUTOROUTES DE LA MER ENTRE LA FRANCE ET L’ESPAGNE	10
A. LES AUTOROUTES DE LA MER DANS LA COOPÉRATION FRANCO- ESPAGNOLE EN MATIÈRE DE TRANSPORTS.....	10
B. L’ACCORD DE 2009 RELATIF À LA SÉLECTION, À LA MISE EN ŒUVRE ET AU FINANCEMENT DES DEUX PROJETS D’AUTOROUTES DE LA MER.....	12
CONCLUSION	15
EXAMEN EN COMMISSION	16
ANNEXE - CARTE - PROJETS D’AUTOROUTES DE LA MER ENTRE L’ESPAGNE ET LA FRANCE	17

Mesdames, Messieurs,

Le présent projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale le 8 avril dernier, a pour objet d'autoriser la ratification de l'accord relatif à la sélection, à la mise en œuvre et au financement de deux projets d'autoroutes de la mer entre la France et l'Espagne sur la façade Atlantique-Manche-mer du Nord, signé à Madrid par les secrétaires d'Etat aux transports des deux Etats les 28 avril et 10 novembre 2009.

Cet accord traduit la volonté de l'Espagne et de la France de développer les alternatives au transport routier pour leurs échanges. Il s'inscrit plus largement dans la politique européenne des transports qui a placé depuis 2004 les autoroutes de la mer parmi les projets prioritaires d'intérêt commun et à retenu à ce titre quatre liaisons, dont une sur la façade atlantique.

Votre rapporteur croit tout d'abord nécessaire de préciser le concept d'autoroute de la mer et d'évoquer les questions soulevées par sa mise en œuvre, avant de présenter plus précisément les projets arrêtés par les gouvernements espagnol et français ainsi que le dispositif de l'accord.

I. LE CONCEPT D'AUTOROUTE DE LA MER ET LES QUESTIONS SOULEVÉES PAR SA MISE EN ŒUVRE

La notion d'« autoroute de la mer » est apparue pour la première fois dans le Livre Blanc de la Commission européenne du 12 septembre 2001 sur « *la politique européenne des transports à l'horizon 2010* ». Les orientations de l'Union européenne pour le développement du réseau trans-européen de transport ont été actualisées en 2004 afin d'inscrire quatre liaisons maritimes au titre des autoroutes de la mer.

Si elle ne fait pas l'objet d'une définition précise et unique, un certain nombre de caractéristiques ont néanmoins été identifiées pour distinguer la notion d'autoroute de la mer du fret maritime ou du cabotage. La capacité de ces liaisons maritimes à s'imposer comme une véritable alternative au transport routier et à favoriser un transfert substantiel du trafic routier vers la voie maritime semble être considérée comme l'un des critères essentiels des autoroutes de la mer.

La mise en place effective de telles liaisons constitue un réel défi compte tenu des conditions requises pour assurer leur viabilité au regard des autres modes de transport.

A. UN CONCEPT QUI MÉRITE D'ÊTRE PRÉCISÉ

Evoqué dans le Livre blanc de 2001 sur la politique européenne des transports, le concept d'autoroute de la mer trouve sa consécration dans la décision n° 884/2004/EC du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004, révisant les **orientations pour le développement du réseau trans-européen de transport (RTE-T)**. Cette décision insère dans ces orientations un nouvel article 12a relatif aux autoroutes de la mer.

L'article 12a précise que par « autoroute de la mer », on entend **quatre axes maritimes définis comme projets prioritaires** des orientations du réseau trans-européen de transport :

- **autoroute de la mer Baltique** reliant les Etats membres riverains de la mer Baltique à ceux d'Europe centrale et occidentale, y compris l'axe passant par le canal mer du Nord / mer Baltique ;

- **autoroute de la mer de l'Europe de l'Ouest** reliant le Portugal et l'Espagne à la mer du Nord et la mer d'Irlande via l'arc Atlantique ;

- **autoroute de la mer de l'Europe du Sud-Est** reliant la mer Adriatique à la mer Ionienne et la Méditerranée orientale afin d'englober Chypre ;

- **autoroute de la mer de l'Europe du Sud-Ouest** (Méditerranée occidentale) reliant l'Espagne, la France, l'Italie et Malte et se raccordant à l'autoroute de la mer de l'Europe du Sud-Est.

La décision précise en outre que pour être éligible à un financement au titre du réseau trans-européen de transport, « *la demande doit établir que le projet a pour objectif le transfert modal ou la cohésion par concentration des flux de fret sur des itinéraires maritimes en améliorant les liaisons maritimes existantes ou en en établissant de nouvelles qui sont viables, régulières et fréquentes pour le transport de marchandises entre Etats membres. Le but est de réduire la congestion routière et/ou d'améliorer la desserte des régions et des Etats périphériques et insulaires. Le fret doit être prédominant sans pour autant exclure le transport combiné de voyageurs et de marchandises* ».

Dans son **rapport intitulé « Autoroutes de la mer : états des lieux et propositions concrètes »** remis le 7 juillet 2009 au secrétaire d'Etat aux transports, notre ancien collègue **Henri de Richemont** souligne les limites d'une définition qui se résumerait à désigner certaines liaisons maritimes spécifiques ou à se référer de manière très générale à des objectifs de développement du fret maritime.

Il estime pour sa part que les autoroutes de la mer doivent véritablement constituer « *un prolongement de la route sur la mer* », et qu'elles impliquent en conséquence un service présentant des avantages similaires à ceux du transport routier, en termes de régularité, de fréquence, de souplesse d'utilisation, mais utilisant la voie maritime et non la voie terrestre.

Selon cette définition, le service proposé doit être :

- international, en reliant au moins deux ports européens ; il s'agit essentiellement de transport intracommunautaire ;
- il doit également être régulier et cadencé, en reposant sur des horaires fixes,
- destiné aux transporteurs routiers,
- à fréquence suffisante pour encourager les transferts de la route vers la mer,
- enfin, de haute qualité pour faciliter les opérations de chargement et de déchargement de 150 à 200 camions et simplifier les formalités portuaires, tout en étant économiquement viable à terme.

Le ministère du développement durable retient des critères similaires en définissant les autoroutes de la mer comme des **offres de transport à destination des transporteurs routiers, combinant transport routier et maritime et permettant d'acheminer des remorques, avec ou sans leur tracteur, sur des navires de transport de marchandises dédiés au fret ou combinant le fret et le transport de passagers.**

Il apparait ainsi que le concept d'autoroute de la mer se distingue d'une part du fret maritime classique, qui repose en grande partie sur l'acheminement de conteneurs ou de produits en vrac sur des liaisons maritimes intercontinentales, et d'autre part du cabotage, qui recouvre plutôt le transfert de poids lourds ou de conteneurs sur de courtes distances, par

exemple de part et d'autre de la Manche ou de la Baltique, ou encore sur des liaisons d'île à île ou à travers des détroits.

B. LES QUESTIONS SOULEVÉES PAR LA MISE EN PLACE DES AUTOROUTES DE LA MER

Dans son rapport précité, Henri de Richemont a montré le défi que représente la mise en place des autoroutes de la mer.

Rappelant que les autoroutes de la mer s'adressent principalement aux chargeurs, logisticiens de transport et transporteurs routiers, il estime que ce marché très diversifié n'est absolument pas demandeur de la mise en place de ce type de liaison maritime. En effet, *« les logisticiens de transport et les transporteurs routiers ne sont pas prêts à dégrader le taux de service pour utiliser un mode de transport alternatif car les chargeurs, c'est-à-dire les clients, ne veulent à aucun prix une dégradation du service »*.

Il considère néanmoins que *« si le marché n'est pas demandeur, il est preneur d'un service existant à partir du moment où celui-ci offre toute sécurité en ce qui concerne la qualité de ce service »*.

Pour Henri de Richemont, *« c'est bien une politique de l'offre qui conditionne la crédibilité et le succès des autoroutes de la mer car s'il n'y a pas d'offre crédible, il ne peut y avoir d'intermodalité »*. D'autre part *« seule la volonté politique permet de créer l'offre en ouvrant une autoroute maritime. Cela n'est toutefois pas suffisant car cette autoroute maritime ne peut être un succès que si elle remplit les conditions requises par le marché »*.

Partant de ce constat, le rapport de Richemont énumère les **conditions nécessaires pour le succès des autoroutes de la mer**. Elles sont, de son point de vue, au nombre de huit :

- la qualité du service doit être assurée par la régularité et la fréquence ;
- le coût ne doit pas être supérieur à celui du transport terrestre ;
- le choix des navires doit être adapté aux conditions de navigation sur la liaison considérée, particulièrement en ce qui concerne le golfe de Gascogne ;
- le navire roulier doit pouvoir charger aussi bien des véhicules accompagnés que des remorques non accompagnées ;
- l'opérateur doit éventuellement pouvoir acheminer les conducteurs des véhicules autrement que par la voie maritime (par exemple par voie aérienne) ;
- la législation sociale doit être amendée pour ne pas comptabiliser en temps de travail le temps passé par un conducteur sur un navire roulier ;
- le transit portuaire doit être facilité et son coût réduit ;

- il faut mettre au point un document unique pour le transport multimodal en Europe.

Enfin, Henri de Richemont considère « *qu'il n'est pas possible de créer une autoroute de la mer crédible, viable et pérenne s'il n'y a pas une volonté politique de l'Etat d'une part, d'inciter chargeurs et transporteurs routiers à utiliser la voie maritime et, d'autre part, de faire en sorte que la route ne soit pas toujours moins chère que la voie maritime* ».

Il estime également que les deux **programmes communautaires** mobilisables en soutien aux autoroutes de la mer, Marco Polo II (subventions d'exploitation aux opérateurs afin d'encourager le transfert modal sous forme d'une aide au démarrage du service) et RTE-T (subventions aux Etats ou aux sociétés réalisatrices pour des infrastructures non mobiles), sont insuffisants. Il serait ainsi nécessaire, à ses yeux, de pouvoir subventionner l'acquisition des navires, mais également de **mettre en place de véritables incitations financières à privilégier la voie maritime** par rapport au mode routier.

II. LES PROJETS D'AUTOROUTES DE LA MER ENTRE LA FRANCE ET L'ESPAGNE

La politique des transports constitue un chapitre essentiel pour les relations bilatérales franco-espagnoles. Sa situation péninsulaire rend l'Espagne très dépendante des voies de communication avec le reste de l'Europe, et en premier lieu avec la France. La France est pour sa part un territoire de transit vers l'Espagne et le Portugal et constate un accroissement continu du trafic routier de marchandises et des nuisances associées sur des axes en voie de saturation.

Le projet d'autoroute de la mer s'inscrit dans la volonté des deux Etats de développer les modes de transports alternatifs à la route dans leurs échanges.

A. LES AUTOROUTES DE LA MER DANS LA COOPÉRATION FRANCO-ESPAGNOLE EN MATIÈRE DE TRANSPORTS

L'étude d'impact jointe au projet de loi rappelle que la circulation de poids-lourds enregistrée entre la France et l'Espagne connaît une progression annuelle très importante sur les principaux axes, et de façon continue depuis 2000 (exception faite d'un retournement conjoncturel depuis le second semestre 2008). L'essentiel du trafic routier s'effectue par deux passages, dont les trafics évoluent de façon parallèle, par Biriadou (2,8 millions de poids-lourds par an, soit 41 millions de tonnes) et le Perthuis (3,2 millions de poids-lourds par an, soit 48,2 millions tonnes).

Le transport maritime représente 42% des échanges de marchandises entre la péninsule ibérique et l'Europe, mais seulement 16% des échanges avec la France, le restant étant quasi-exclusivement représenté par le trafic routier. La part du trafic ferroviaire est faible du fait du retard de développement du réseau ferré espagnol et de la différence d'écartement des voies.

Les autoroutes de la mer comme les projets ferroviaires franco-espagnols (LGV Montpellier-Barcelone et Bordeaux-Espagne) visent ainsi à stopper l'accroissement continu de la part du trafic routier entre les deux pays. Par ailleurs, dans le cadre du Grenelle de l'environnement, l'objectif a été fixé de faire évoluer la part du fret non routier de 14% à 25% d'ici 2020.

En février 2004, lors du sommet bilatéral de Saragosse, les deux ministres espagnol et français en charge des transports ont souligné l'importance des autoroutes de la mer et une déclaration d'intentions sur les autoroutes de la mer a été signée lors de la rencontre franco-espagnole tenue à Barcelone le 17 octobre 2005.

Un accord international sous forme d'échange de lettres relatif à la création d'une commission intergouvernementale franco-espagnole chargée de proposer une sélection de projets d'autoroutes de la mer entre

l'Espagne et la France a été signé à Paris le 9 juin 2006 et à Madrid le 3 juillet 2006. Il est entré en vigueur le 18 janvier 2007.

Dans son article 1^{er}, cet accord précise que « *le terme autoroutes de la mer désigne une offre de transport intermodal de porte à porte permettant un transfert modal significatif par la concentration de flux de marchandises sur des itinéraires maritimes, sans distorsion de concurrence contraire à l'intérêt commun. Ce service de transport maritimo-terrestre international est principalement dédié au transport de fret intercommunautaire. Il consiste en l'amélioration de liaisons maritimes existantes ou en la création de nouvelles qui présentent un rapport qualité/coût élevé et qui sont viables à terme, régulières et fréquentes* ».

L'accord confie à la **commission intergouvernementale** l'élaboration d'un **cahier des charges** et le **lancement d'une consultation** en vue de proposer une sélection de projets aux deux gouvernements. Il prévoit que l'appel à projet ne désigne pas *a priori* les ports qui peuvent être impliqués mais que la liaison considérée doit comporter des escales dans au moins un port français et un port espagnol d'importance internationale (volume annuel de trafic égal ou supérieur à 1,5 million de tonnes de fret ou à 200 000 passagers ; connections avec le réseau trans-européen de transport). La fréquence du service maritime constitue un critère clé pour répondre à l'objectif de transfert modal significatif et les projets sont évalués au regard du transfert modal et de la performance des opérations et des services portuaires.

La commission intergouvernementale a lancé un **appel à projets** international en avril 2007. Les offres ont été remises en novembre 2007 puis analysées au cours de l'année 2008. Deux offres ont été sélectionnées et transmises en janvier 2009 aux deux ministres en charge des transports qui les ont officiellement retenues dans une déclaration commune du 27 février 2009.

Deux autoroutes de la mer vont donc être mises en place entre la France et l'Espagne :

- l'une **entre Nantes–Saint-Nazaire et Gijon**, dans les Asturies ; elle sera exploitée **par le groupe Louis-Dreyfus et la société italienne Grimaldi** ;

- l'autre **entre Nantes–Saint-Nazaire et Vigo, en Galice**, avec dans un second temps un projet de prolongement vers Le Havre d'une part et Algeiras, en Andalousie, d'autre part; elle sera exploitée **par une société dénommée « Autopista del Mar Atlantica »** constituée par la compagnie maritime Tramediterranea et les ports concernés.

Les **fréquences envisagées** sont de 4 départs par semaine depuis la France dans un premier temps, puis 7 ultérieurement, avec une capacité de 140 à 260 remorques ou semi-remorques. Un objectif de transfert équivalent à 100 000 poids lourds par an est visé d'ici 4 ans. S'il était atteint, cet objectif représenterait environ 1,3 % du nombre de poids lourds transitant chaque année entre la France et l'Espagne ou encore 3 % du trafic constaté au passage frontière de Biriadou sur l'A63. Ce projet n'est donc pas en mesure à lui seul

d'infléchir la croissance continue du trafic sur cet axe, mais il contribuera à cet objectif au même titre que les projets ferroviaires en cours à l'Est comme à l'Ouest de la frontière.

B. L'ACCORD DE 2009 RELATIF À LA SÉLECTION, À LA MISE EN ŒUVRE ET AU FINANCEMENT DES DEUX PROJETS D'AUTOROUTES DE LA MER

L'accord de 2006 créant la commission intergouvernementale franco-espagnole chargée de proposer une sélection de projets d'autoroutes de la mer confiait à celle-ci le soin d'élaborer un projet d'accord intergouvernemental prévoyant les engagements financiers des parties et les modalités de suivi en phase opérationnelle.

Tel est l'objet du second accord bilatéral signé les 28 avril et 10 novembre 2009, relatif à la sélection, à la mise en œuvre et au financement de deux projets d'autoroutes de la mer entre la France et l'Espagne sur la façade Atlantique-Manche-mer du Nord.

L'article 1^{er} reprend la **définition des autoroutes de la mer** figurant à l'article 1^{er} de l'accord de 2006, telle que nous l'avons citée ci-dessus.

L'article 2 décrit les deux projets retenus et précise que les deux Etats signeront avec chacune des deux sociétés exploitantes une **convention d'exploitation** qui sera négociée par la commission intergouvernementale.

Par l'article 3, **la France et l'Espagne s'engagent à financer les deux projets sélectionnés** et à notifier ce régime d'aide aux autorités communautaires.

L'article 4 redéfinit les **compétences de la commission intergouvernementale**. Elle sera notamment chargée du contrôle et du suivi des conventions de financement avec les sociétés exploitantes.

L'article 5 de l'accord limite à 15 millions d'euros le **montant des subventions que chaque Etat peut verser à chacun des deux groupements**, soit un maximum de 30 millions d'euros par liaison.

L'étude d'impact précise que les deux Etats ont choisi un *« mécanisme d'aide visant à accompagner la mise en place et la montée en charge des services au moment où ceux-ci sont les plus fragiles, au travers d'une « aide au démarrage » limitée à 4 ans pour le service opéré par la société GLD Atlantique, et à 5 ans pour le service opéré par la société Autopista del Mar Atlantica, les conventions de mise en œuvre et d'exploitation des projets étant signées pour 7 ans, afin d'assurer la pérennisation des services et crédibiliser le concept »*.

Ces subventions ne sont pas exclusives des fonds européens dont vont également bénéficier ces deux projets, mais **l'ensemble des aides des Etats, des subventions communautaires et des autres concours publics** reçus par les sociétés exploitantes pour la mise en service et l'exploitation des

autoroutes de la mer **ne devra dépasser en aucun cas 35% des coûts éligibles** (au sens du règlement établissant le deuxième programme Marco Polo) pour une durée maximale de 5 ans.

L'étude d'impact précise que la France et l'Espagne ont adressé à la Commission européenne un dossier de notification d'aides pour le service opéré par GLD Atlantique en se fondant sur le dossier « Marco Polo II » déposé par l'opérateur au titre de l'appel à projets 2009. Ces deux notifications étaient en cours d'instruction par les services de la Commission européenne lors du dépôt du projet de loi. Le projet a par ailleurs été retenu par la Commission européenne au titre du programme « Marco Polo II » en 2009, ce qu'a validé le comité Marco Polo début décembre 2009.

Les articles 6 et 7 portent sur le règlement des litiges, l'article 8 sur les conditions de modification de l'accord et l'article 9 sur ses modalités d'entrée en vigueur.

CONCLUSION

En consacrant l'engagement financier de la France et de l'Espagne en appui à l'exploitation des deux projets d'autoroutes de la mer desservies depuis le port de Nantes-Saint-Nazaire, cet accord est indispensable au démarrage de ces nouvelles liaisons maritimes.

Des services de transport maritime existent déjà sur la façade atlantique. Le service opéré pour le compte du groupe automobile PSA entre Nantes-Saint-Nazaire et Vigo en est une illustration. Mais il s'agit ici d'aller beaucoup plus loin en ambitionnant d'offrir aux chargeurs et aux transporteurs routiers une véritable alternative crédible au transport routier.

Il faut souhaiter le succès de cette initiative même si, à elle seule, elle ne pourra infléchir la tendance à l'accroissement des flux routiers transitant par la France depuis ou vers l'Espagne.

Après le vote de l'Assemblée nationale le 8 avril dernier, l'adoption du projet de loi par le Sénat permettra l'entrée en vigueur de l'accord et donc le démarrage prochain de la première liaison vers Vigo.

C'est pourquoi votre commission vous demande d'adopter le présent projet de loi.

EXAMEN EN COMMISSION

Réunie le mercredi 19 mai 2010, sous la présidence de M. Josselin de Rohan, président, la commission des Affaires étrangères, de la défense et des forces armées a examiné le présent projet de loi.

Un débat s'est engagé à la suite de l'exposé du rapporteur.

M. Jacques Berthou - Le rapporteur indiquait que les transporteurs routiers n'étaient pas spontanément demandeurs. Dans ces conditions, ce projet d'autoroute de la mer ne risque-t-il pas de rester virtuel ?

M. André Trillard - Ce type de projet peut entraîner des effets inattendus, comme l'accroissement massif du trafic de poids-lourds sur les axes desservant les ports d'embarquement. C'est ce que je constate dans ma commune avec l'acheminement des véhicules de PSA que j'évoquais il y a un instant. S'agissant des transporteurs routiers, leur intérêt dépendra de l'attractivité du service proposé, en termes de cadencement, de régularité et de coût. La province de Pontevedra, autour de Vigo, constitue un bon exemple de l'intérêt d'un tel mode de transport qui permet d'éviter un long parcours terrestre. Les autoroutes de la mer doivent être considérées comme une alternative, parmi d'autres, au mode routier.

M. Josselin de Rohan, président - Les transporteurs sont évidemment attentifs aux coûts. Des liaisons maritimes mises en place il y a quelques années en Bretagne ont été abandonnées car elles n'étaient pas compétitives. Le pavillon sous lequel les liaisons seront exploitées sera un facteur important. Je remarque également que l'accord prévoit des subventions substantielles pour aider au démarrage de ces liaisons, durant quatre ou cinq ans.

M. Jean-Louis Carrère - Ayant été en charge des transports à la région Aquitaine durant douze ans, je ne puis qu'être très favorable à ce type de projet. En une vingtaine d'années, le trafic poids-lourds sur la RN 10 entre Bordeaux et la frontière espagnole a triplé, pour atteindre aujourd'hui 9 000 camions par jour. Il est certain que le trafic progressera encore lorsque cet axe sera élargi à deux fois trois voies. Il est donc impératif de freiner cet accroissement du trafic routier. Il faut toutefois demeurer conscient des difficultés auxquelles se heurte le développement des liaisons maritimes. Il y a quelques années, un service desservant Bayonne s'était heurté à l'absence de navires réellement adaptés au type de fret envisagé. Les autoroutes de la mer ne pourront se développer qu'avec la mise en place de dispositifs d'accompagnement appropriés.

Suivant l'avis du rapporteur, la commission adopte le projet de loi et propose qu'il fasse l'objet d'une procédure d'examen simplifiée en séance publique.

ANNEXE - PROJETS D'AUTOROUTES DE LA MER ENTRE L'ESPAGNE ET LA FRANCE

