Présentations-vidéos des intervenants

mercredi 3 juin 2009

ORT
PAYS DE LA LOiRE

Quelles stratégies à l'international pour les acteurs ligériens du transport de marchandises?

Un échange entre acteurs du transport des Pays de la Loire

Région PAYS de la LOIRE

PORT ATLANTIQUE Nantes Saint-Nazaire

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PRÉFECTURE
DE LA RÉGION
PAYS DE LA LOIRE

DIRECTION
RÉGIONALE DE
L'ENVIRONNEMENT,
DE L'AMENAGEMENT
ET DU LOGEMENT

ORT
PAYS DE LA LOIRE

PROGRAMME

14h15 Accueil

14h30 Ouverture par ***Philippe DENIS***, président de l'ORT

14h35 Introduction par ***BRUNO DURAND,*** enseignant-chercheur en logistique à l'Université de Nantes :
le transport international en Pays de la Loire: quels enjeux, quels atouts, comment s'adapter au contexte?

14h50 Stratégie du Grand Port Maritime de Nantes Saint-Nazaire pour développer l'activité internationale des acteurs économiques du territoire par
Patrick ESCHENBRENNER, chef du service prospective et économie du Grand Port Maritime de Nantes Saint-Nazaire

15h10 Les "supply chains" ou l'intégration du transport dans une chaîne logistique par
RICHARD GAZEAU, président de TLF Ouest Région Pays de la Loire

15h30 Quelles stratégies développent les entreprises de transport routier par
Alain MALGOGNE, président des transports MALGOGNE

15h50 Les Pays de la Loire : quelle vision dans la stratégie internationale de la SNCF? par
Jérôme RUB, directeur adjoint développement à la direction fret atlantique de la SNCF

16h10 Table-ronde sur le thème: quelle ambition pour les Pays de la Loire et le grand ouest en transport international, quelles stratégies communes à développer ? avec notamment
- ***Arthur FOURNEL***, de MARFRET, armateur
- ***Romain LANGLET***, Conseiller régional et Vice-président de l'ORT
- ***Alain EGERMANN,*** Directeur qualité et achats des transports BREGER
- ***Jérôme RUB***, Directeur adjoint développement à la direction fret atlantique de la SNCF

17h10 Conclusions

17h30 Fin du colloque

Les interventions

Introduction : le transport international en Pays de la Loire : quels enjeux, quels atouts, comment s'adapter au contexe ?

par Bruno DURAND

Enseignant-chercheur en logistique à l'Université de Nantes

Mercredi 3 juin 2009

Le transport international en Pays de la Loire :

Quels constats ? Quels enjeux ? Quels atouts ? Comment s'adapter au contexte ?

Bruno Durand

UNIVERSITÉ DE NANTES

Nantes

3 juin 2009

1 – Quels constats ?

11. La conjoncture du transport de marchandises au 4ème trimestre 2008

12. La position géographique des Pays de la Loire

13. Forces et faiblesses géo-logistiques des Pays de la Loire

ORT PAYS DE LA LOIRE

11. La conjoncture du Transport de Mdises au 4ème trimestre 2008

Le pessimisme est de rigueur…

Impact de la crise économique au 4ème T. 2008 sur :

- l'indice du transport de marchandises pour CA : - 10,7%
- le transport terrestre intérieur international : - 19,5% (t-km)
- l'indice du TRM : - 13,8%
- le TRM intérieur international : - 21% (t-km)
- le fret ferroviaire SNCF international : - 21% (t-km)
- les activités portuaires : - 3,5%
- le transport aérien : - 13,2%

ORT PAYS DE LA LOIRE

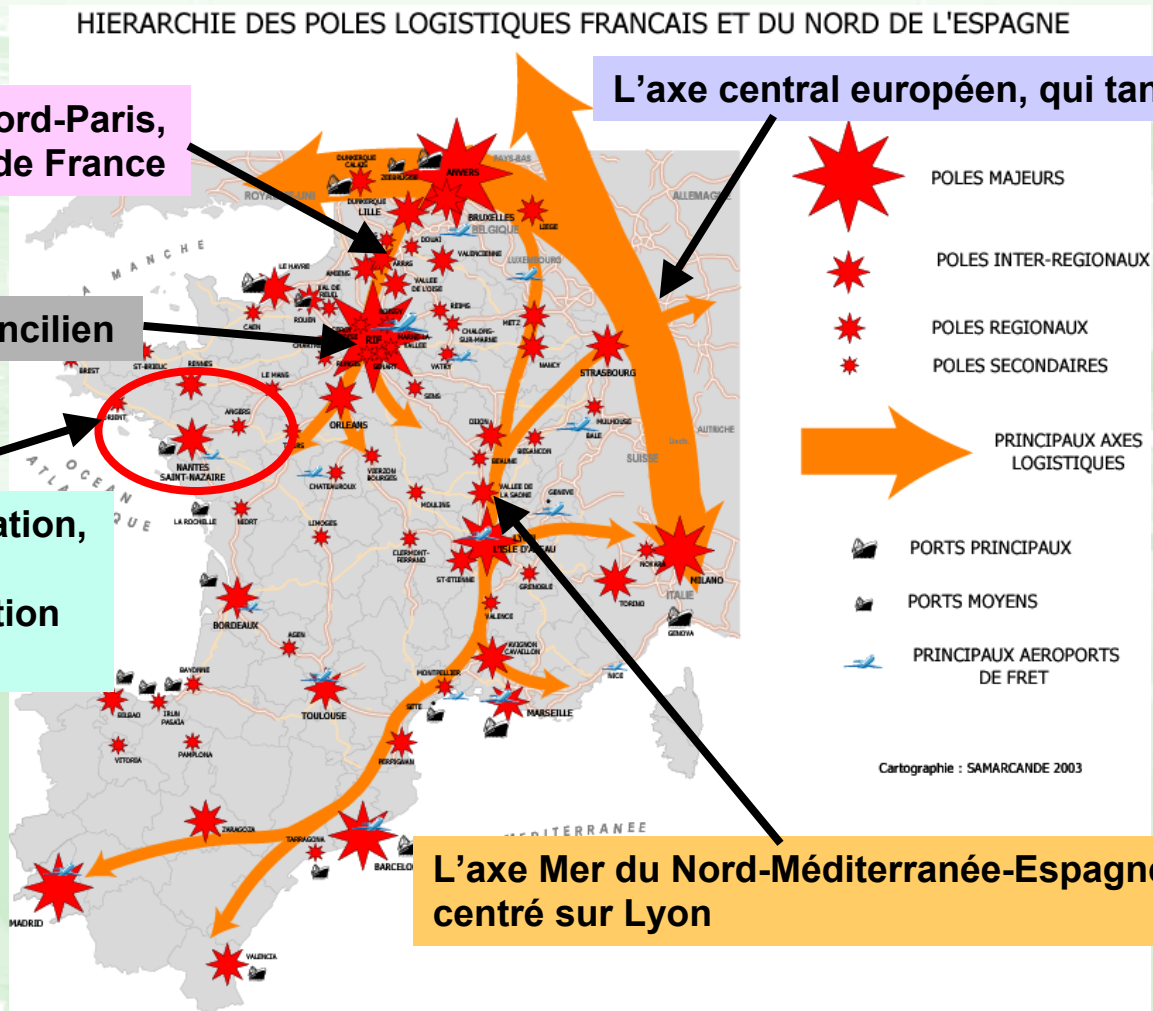
12. La position géographique des Pays de la Loire

- à l'échelle européenne, une situation excentrée, à l'écart des principaux axes d'échange continentaux situés dans la moitié Est de l'hexagone ;

- à l'échelle intercontinentale, Port Atlantique, premier port de la façade atlantique européenne, constitue un atout … trop souvent sous-estimé.

ORT PAYS DE LA LOIRE

12. La position géographique des Pays de la Loire



L'axe Mer du Nord-Paris, centré sur l'Ile de France

L'axe central européen, qui tangente la France

Le tropisme francilien

1% de la population, de l'espace et de la production de l'Europe…

L'axe Mer du Nord-Méditerranée-Espagne, centré sur Lyon

ORT PAYS DE LA LOIRE

Bruno Durand

13. Forces et faiblesses géo-logistiques des Pays de la Loire

FORCES

- Port Atlantique
- Le dynamisme économique
- Les pôles de compétitivité
- La métropole Nantes-St Nazaire

FAIBLESSES

- La position excentrée par rapport à l'UE
- La faible implantation de PSL nationaux
- La quasi-absence de transport combiné
- Le manque de visibilité des PdL à l'inter. (Nantes : 54ème agglomération européenne…)

ORT PAYS DE LA LOIRE

2 – Quels enjeux pour les entreprises ?

Le transport international constitue un enjeu de taille pour les entreprises ligériennes, qui exportent et/ou qui importent.

Le T.I. : un élément majeur de compétitivité pour accéder à des marchés internationaux et… concurrentiels.

➔ Recours massif à l'externalisation du T.I., du fait de la complexité des opérations.

2 – Quels enjeux pour les territoires ?

Le transport international constitue également un enjeu de taille pour les territoires ligériens.

Le T.I. : une variable clé, *via* l'accessibilité aux territoires, pour la localisation et le maintien d'activités industrielles ou de distribution.

Dans le cadre de la mondialisation, la compétitivité des territoires passe par le T.I., réel levier de développement.

ORT PAYS DE LA LOIRE

2 – Quels enjeux pour les PdL ?

Les enjeux du transport international pour les Pays de la Loire

Segments de T.I.	Situation en 2003	Perspectives
Transport européen	faible	moyennes
Transport intercontinental	favorable	très élevées

(selon la Prospective faite par Samarcande)

ORT PAYS DE LA LOIRE

3 – Quels atouts ?

31. La vitalité économique du Grand Ouest

32. Le poids du TRM en Pays de la Loire

33. Des infrastructures naturellement tournées vers l'international : le port & l'aéroport

34. Des compétences logistiques qui se développent et s'affirment…

ORT PAYS DE LA LOIRE

31. La vitalité économique du Grand Ouest

- **Un tissu économique dynamique et diversifié :**

l'aéronautique, l'agroalimentaire, l'automobile, la construction navale, l'électronique, la mécanique, la mode, la plaisance, la plasturgie, le pneumatique, le végétal, le virtuel…

- **Les Pays de la Loire : 3ème région industrielle**

mais… 9ème région exportatrice :

part des entreprises exportatrices du 44 : 3%
(contre 4% au niveau national)

83% exportent en Europe…

et 15% des exportateurs réalisent 93% du CA…

Le 1er partenaire économique est l'Allemagne.

ORT PAYS DE LA LOIRE

32. Le Top 90 du TRM français en 2007

Le TRM « domine » : 98% des flux terrestres en PdL

Rang France 2007	Raison Sociale	Département	CA 2007 (millions)	Effectif
1	GEODIS (Sncf)	92	4 782	25 531
2	LA POSTE (Etat)	75	4 501	26 300
3	BOLLORE	92	4 136	26 863
4	GEFCO (Peugeot)	92	3 554	9 897
21	GRAVELEAU - Dachser	85	517	3 969
33	STG (Gautier)	35	238	2 738
36	DELANCHY	56	170	2 000
52	BRANGEON	49	120	650
57	BREGER	53	109	950
64	MOUSSET	85	96	1 050
68	GIRARD	85	92	1 400
70	ANTOINE	85	91	706
71	LAHAYE	35	91	991
76	ROUXEL	56	80	900
81	LOVEFRANCE (Drouin)	44	74	574
83	LE CALVEZ	29	74	733
86	LE ROY Logistique	35	67	450
89	POROT (Postic)	56	63	520

32. Le Top 90 du TRM français en 2007

Analyse du Top 90 :

- **Bon score des 2 régions PdL & Bzh**
  ➔ 14 entreprises / 90 (moy. : 4 ent. / région)
- **Score « très honorable » des PdL**
  ➔ 7 entreprises / 81 (moy. : 4 ent. / région)
- **Sur-représentation de la Vendée**
  ➔ 4 entreprises / 70

(sans compter **Joyau** - 368 M€ - 38% de Schenker Fr [DB] – n°11 nat.)

mais… *quid* du TRM à l'international ?...

Que penser du recul du pavillon français ?

Que penser également du cabotage ?

ORT PAYS DE LA LOIRE

32. Les PdL et le Tpt internat. en 2006

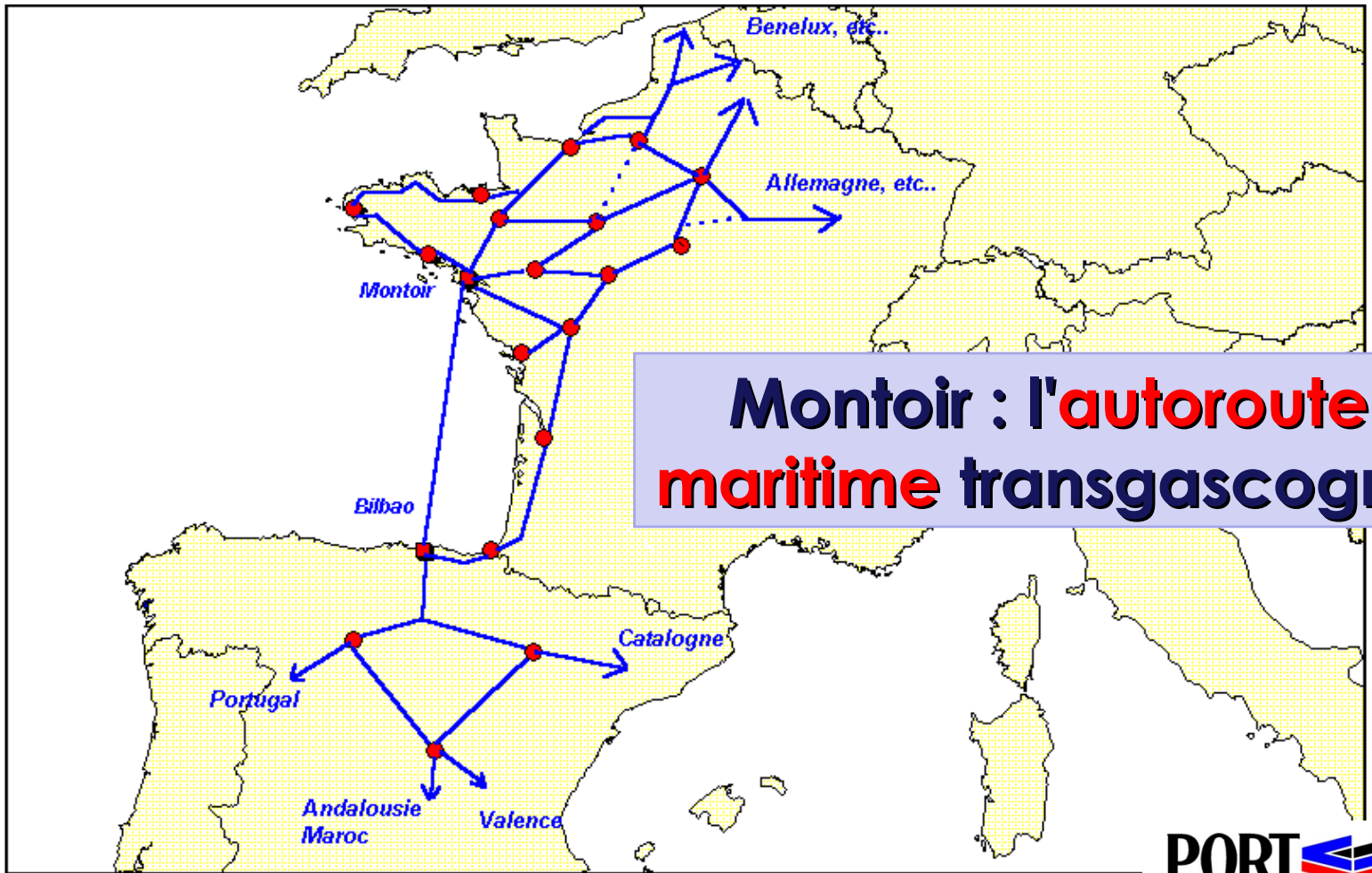
Le commerce international a représenté, en 2006 en PdL, un trafic de près de 27 millions de tonnes (importations et exportations).

Répartition modale du commerce inter des PdL

Zones	M. Tonnes	Part	T. / Mer	T. / Route
U.E.	12	43%	46%	48%
Hors U.E.	15	57%	94%	5%
Total	27	100%	75%	22%

ORT PAYS DE LA LOIRE

33. Port Atlantique, une infrastructure tournée vers l'international



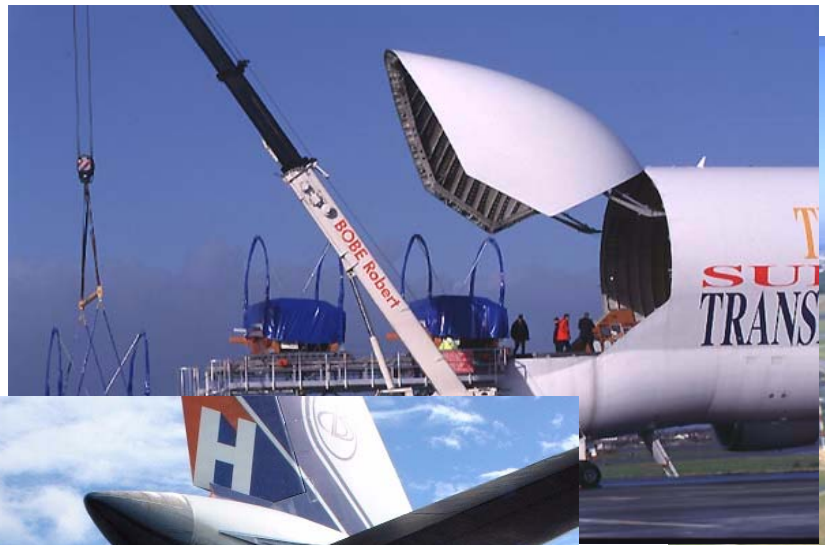
Montoir : l'autoroute maritime transgascogne

PAYS DE LA LOIRE

B. Durand

PORT ATLANTIQUE Nantes Saint-Nazaire

33. Aéroport Nantes Atlantique, une infrastructure tournée vers l'international



1er aéroport du Grand Ouest dans le Top 10 des aéroports nationaux (en passager et en fret)

PAYS DE LA LOIRE

B. Durand

AEROPORT NANTES ATLANTIQUE

33. Aéroport Nantes Atlantique, une infrastructure tournée vers l'international

Statistiques 2008 :

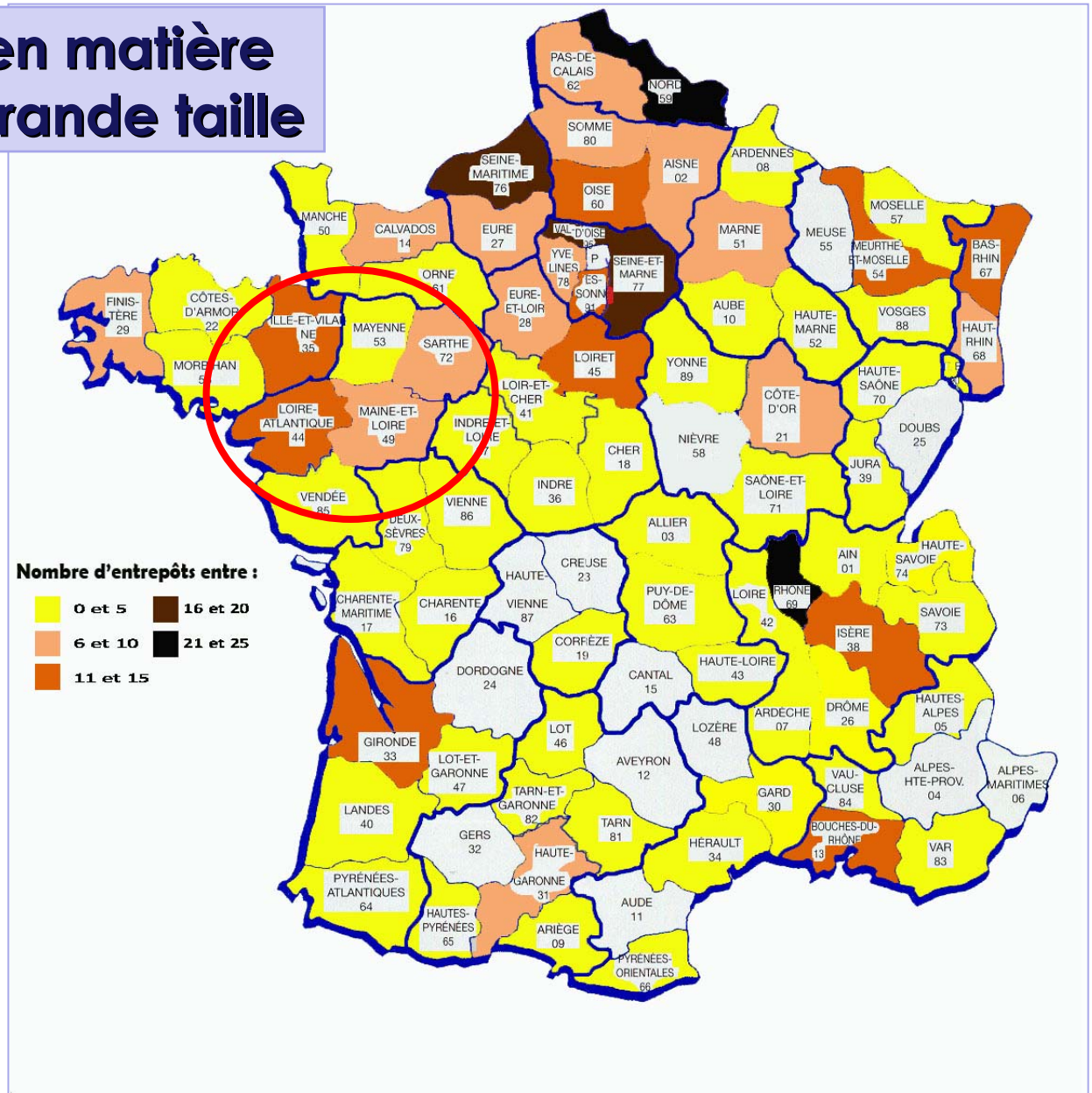
- **8ème en trafic passagers : 2,73 millions (+5,5% / 2007)**
  (Bordeaux Mérignac : 7ème avec 3,56 millions et + 2,7%)
- **7ème en fret aérien : 26.300 tonnes (+ 2%)**
  avec les 17.200 t. de St Nazaire pour Airbus…
  (Lyon St Ex. : 6ème avec 29.100 tonnes… et -11%)

AEROPORT
NANTES ATLANTIQUE

à NOTRE DAME des LANDES… en 2015

34. Des compétences logistiques

L'offre des PSL en matière d'entrepôt de grande taille



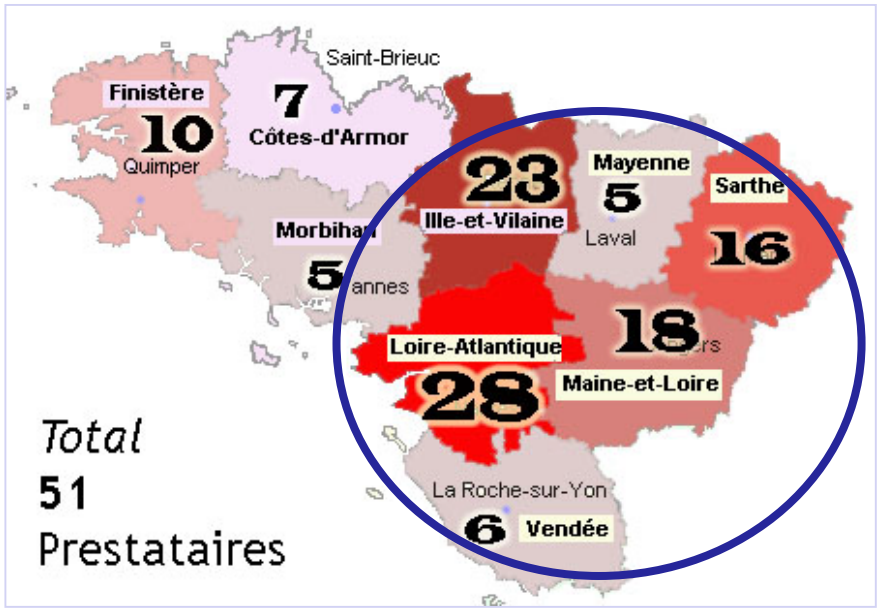
PAYS DE LA LOIRE

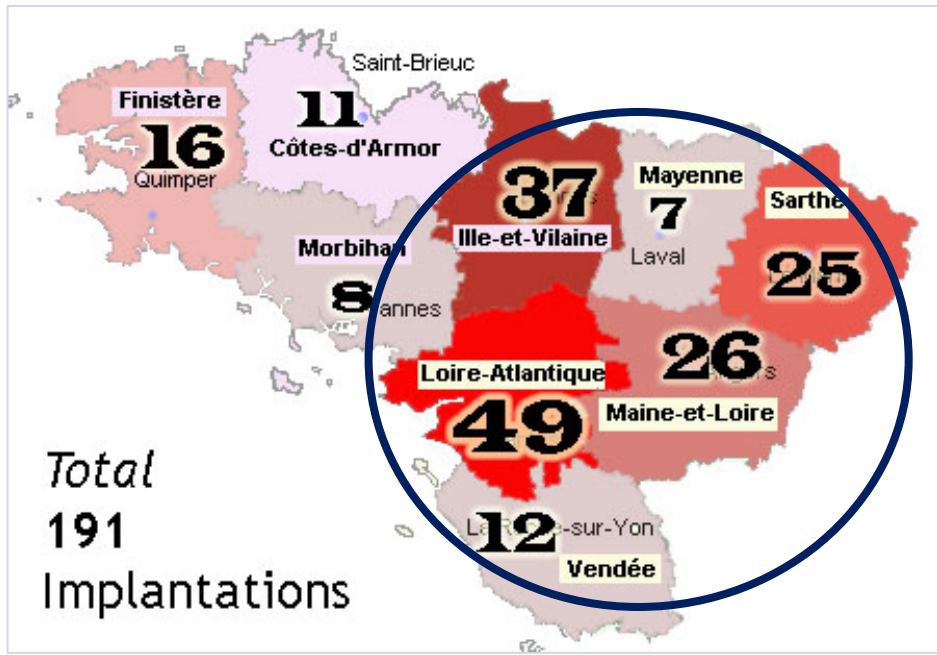
B.Durand

OUEST LOGISTIQUE

34. Des compétences logistiques

La présence des PSL dans le Grand Ouest





ORT PAYS DE LA LOIRE

B.Durand

OUEST LOGISTIQUE

34. Des compétences logistiques qui se développent et s'affirment…

De « nombreux » projets de zones logistiques :

***7** par exemple pour le **44** : 2LE de **Montoir**, Porte de l'estuaire de Campbon-**Savenay**, Parc des estuaires de **Derval**, Hte Forêt à **Carquefou**, Hts de **Couëron**, Aéropole d'**Ancenis**, Parc de la **Marne** (cf. Codela),*

du fait de la régionalisation de la logistique…

ORT PAYS DE LA LOIRE

OUEST LOGISTIQUE

34. Des compétences logistiques qui se développent et s'affirment…

Les raisons de la régionalisation logistique

La volonté d'améliorer la performance logistique ➔

- ✓ réduire les coûts du transport et … ses nuisances ;
- ✓ bénéficier de coûts de foncier plus attractifs ;
- ✓ s'appuyer sur des bassins d'emplois performants.

➔ Remise en cause de structures centrales pour des sites de proximité garantissant l'inter-modalité, en position barycentrique par rapport aux fournisseurs et/ou aux clients (au cœur des territoires).

ORT PAYS DE LA LOIRE

OUEST LOGISTIQUE

4 – Comment s'adapter ?

Rappel de quelques pistes…

41. Penser globalement et non localement ?

42. Développer le transport intercontinental ?

43. Favoriser le rayonnement international des territoires (Pays de la Loire et Grand Ouest) ?

ORT PAYS DE LA LOIRE

41. Penser globalement et non localement ?

- Renforcer l'inter-régionalité avec Bzh & PC ?
  ~~une option~~ ? un passage obligé ?
  ~~des fusions~~ ? des unions à géométrie variable ?
  développer des coopérations ? des synergies ?
  ex. : Ouest-Atlantique, pôles de compétitivité…

- Renforcer la coordination ? la gouvernance ?
  ➔ éviter le télescopage d'initiatives originales…

- Miser davantage sur l'estuaire de la Loire ?
  sur la position de « hub » de Nantes-St Nazaire ?

ORT PAYS DE LA LOIRE

42 – Développer le transport intercontinental ?

• L'internationalisation des PdL (du Grand Ouest) est la clé de son développement futur…

➔ miser sur de nouvelles liaisons modales ?

- en transport maritime :
  - renforcer l'offre conteneurisée
  - promouvoir les autoroutes de la mer
- en transport aérien :
  - développer l'offre de fret (NDDL)
- en transport ferroviaire (16ème région…) :
  - relancer le transport combiné en PdL

➔ RENDRE + ACCESSIBLE les PdL ?

43. Favoriser le rayonnement international des territoires (PdL et… Grand Ouest) ?

Rôle majeur de l'action publique ?… dans :

- **la conception multipolaire du dvpt. international** à travers des **« Ligéropôles »** ou des **« Atlanticopôles »** ;
- **la mise en œuvre de schémas de transport ;**
- **la réalisation de zones logistiques adaptées** (infrastructures de desserte et immobilières, formation, services…) ;
- **le conseil et l'assistance à l'international des entreprises, notamment les PME ;**
- **le soutien des prestataires logistiques locaux, en particulier les acteurs du TRM à l'inter.**

ORT PAYS DE LA LOIRE

Stratégie du Grand Port Maritime de Nantes Saint-Nazaire pour développer l'activité internationale des acteurs économiques du territoire

par Patrick ESCHENBRENNER

chef du service prospective et économie
du Grand Port Maritime de Nantes Saint-Nazaire

Mercredi 3 juin 2009

PORT ATLANTIQUE
Nantes Saint-Nazaire

Stratégie du Grand Port Maritime de Nantes - St Nazaire pour développer l'activité internationale des acteurs économiques du territoire

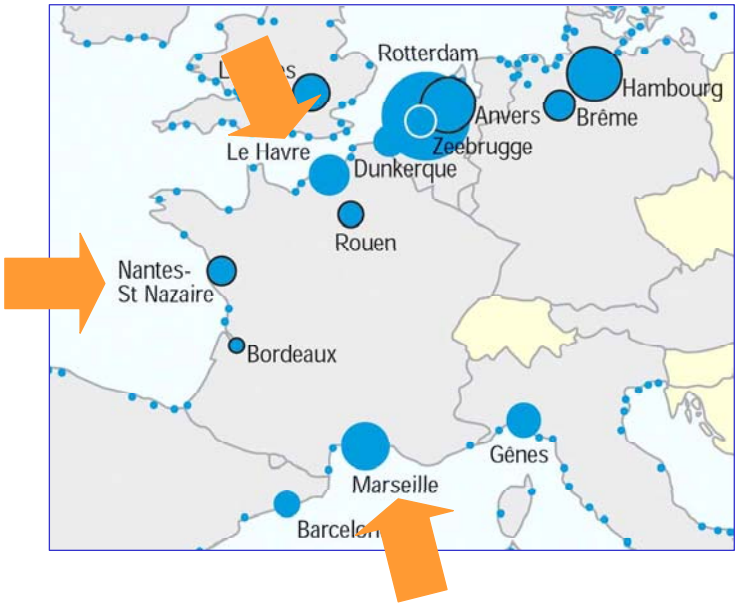
Nantes
Le Pellerin
Donges
Montoir
Paimbœuf
Saint-Nazaire

le 3 Juin 2009

Sommaire

1. Données de cadrage : le trafic international dans le trafic total
2. Les leviers pour le développement de l'international
   - Les investissements :
     - Les infrastructures d'accueil des navires
     - L'aménagement des plates formes multimodales de l'estuaire
     - La desserte ferroviaire terminale
   - Les actions de développement :
     - L'amélioration de l'offre de ligne
     - L'organisation du passage portuaire
     - Les pré et post acheminement (route, fer, fleuve)
   - Les actions de promotion à l'international

1- NSN : 1er port de la façade atlantique, le 3ème range portuaire français



- Trafic total : 37,2 Mt
  Trafic extérieur : 34,0 Mt
  Trafic intérieur : 3,2 Mt
- Nombre d'escales : 3 808
- Chiffre d'affaires : 84 M€
- Investissement : 27 M€

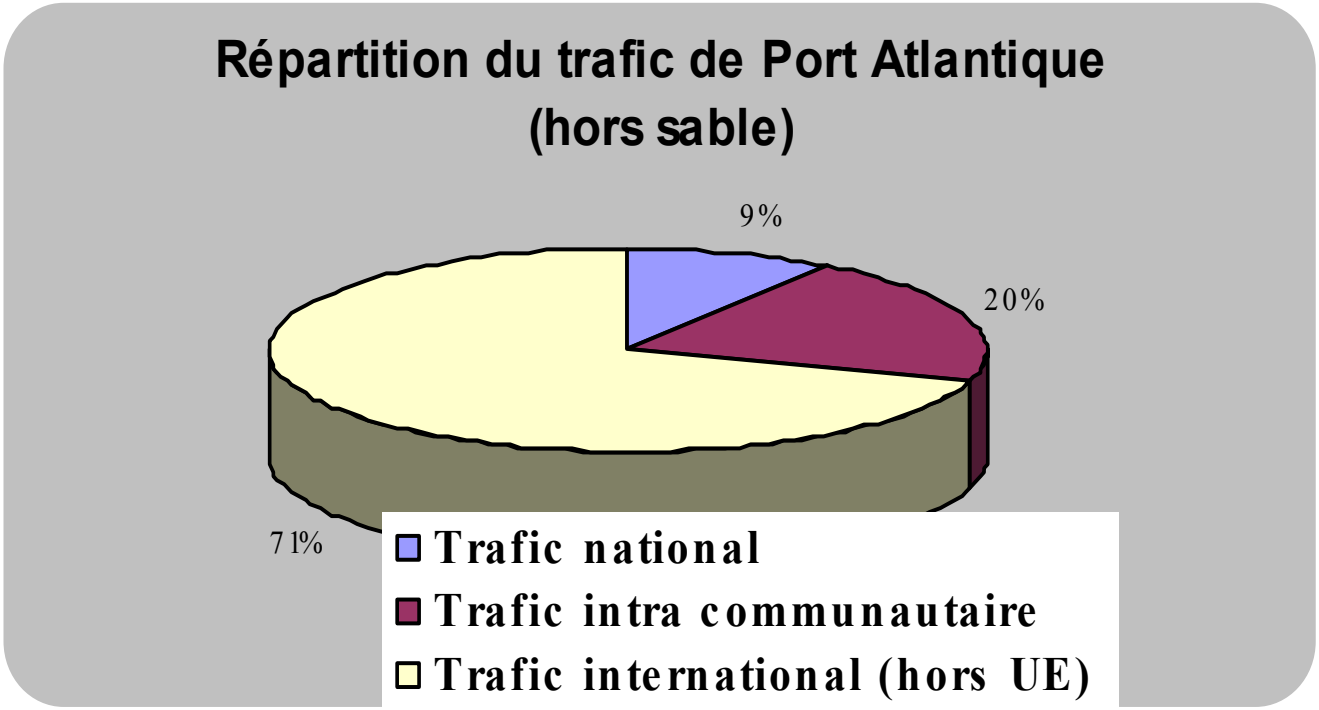
4 sites principaux :

- St Nazaire
- Montoir
- Donges
- Nantes

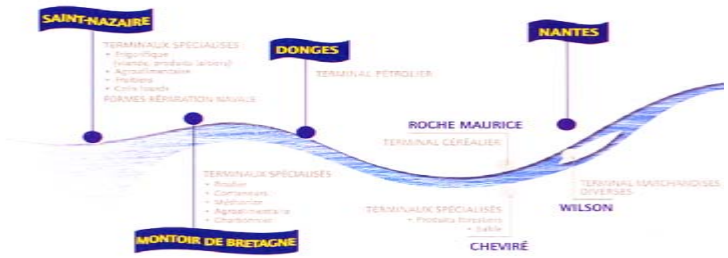
Nantes
Le Pellerin
Donges
Montoir
Paimbœuf
Saint-Nazaire

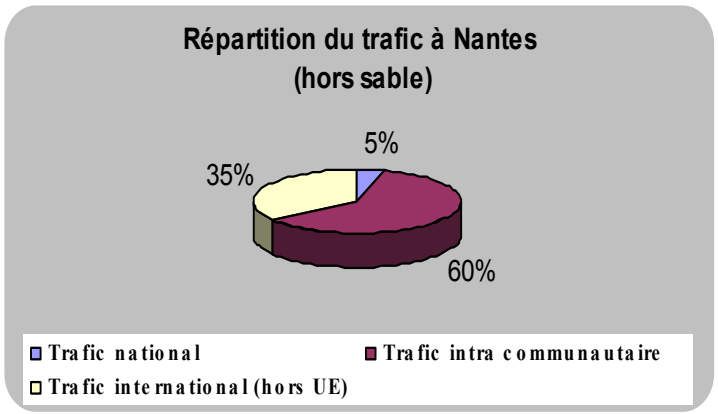
Titre
Date de la présentation
Diapositive 3

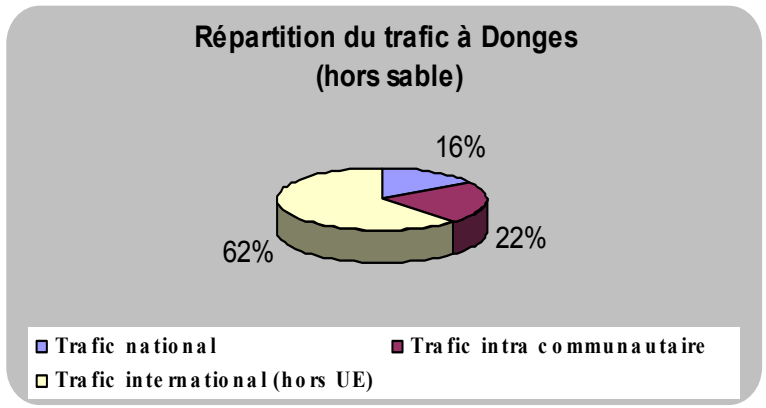
Répartition du trafic de Port Atlantique

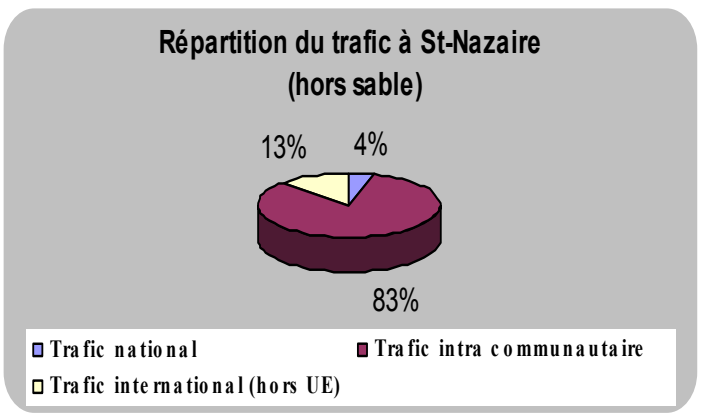


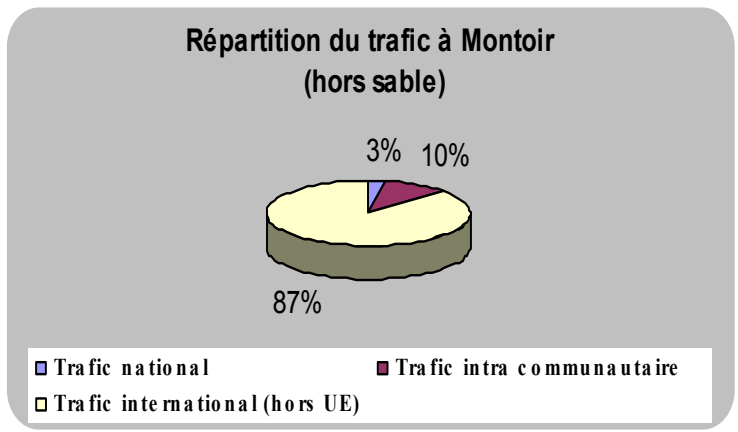
Répartition du trafic de Port Atlantique par site







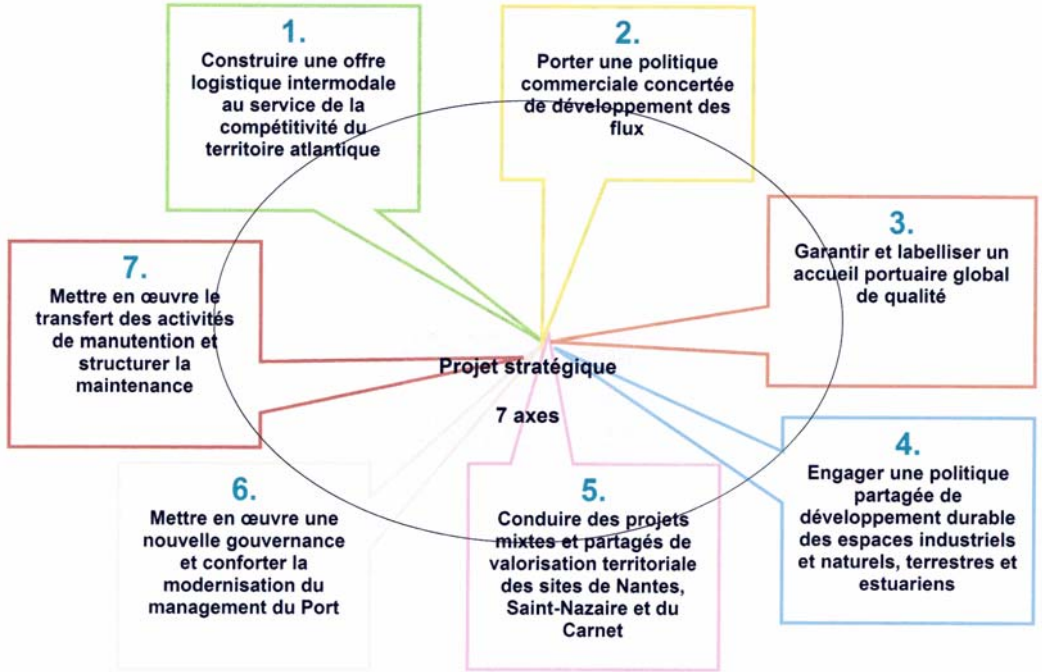




Nantes
Le Pellerin
Donges
Montoir
Paimbœuf
Saint-Nazaire

Titre
Date de la présentation
Diapositive 5

Sur les 7 axes du projet stratégique



- 2 axes concernent le développement des flux et de la logistique notamment en adéquation avec le développement de l'international

Les actions du Port

- Ses principales actions vont se concentrer sur :
  - Le développement des lignes maritimes
    - Pour les marchandises diverses, le développement des lignes conteneurs et lignes roulières dont les autoroutes maritimes
  - L'aménagement et le développement des terminaux
  - L'aménagement des "arrières" zones notamment la plateforme logistique de Montoir et de Nantes
  - La mise en place et le développement de la desserte ferroviaire portuaire
  - Le développement du combiné à partir des terminaux
  - La mise en réseau avec des plates formes intérieures (plates formes ferroviaires…)
  - L'intégration de NSN dans les réseaux Trans-européen

Elles vont se décliner en actions d'investissements, d'organisation et de développement et de promotion

2- Les leviers de développement :

les investissements

Nantes
Le Pellerin
Donges
Montoir
Paimbœuf
Saint-Nazaire

Titre
Date de la présentation
Diapositive 8

Le développement des terminaux de Montoir et de la plate-forme logistique

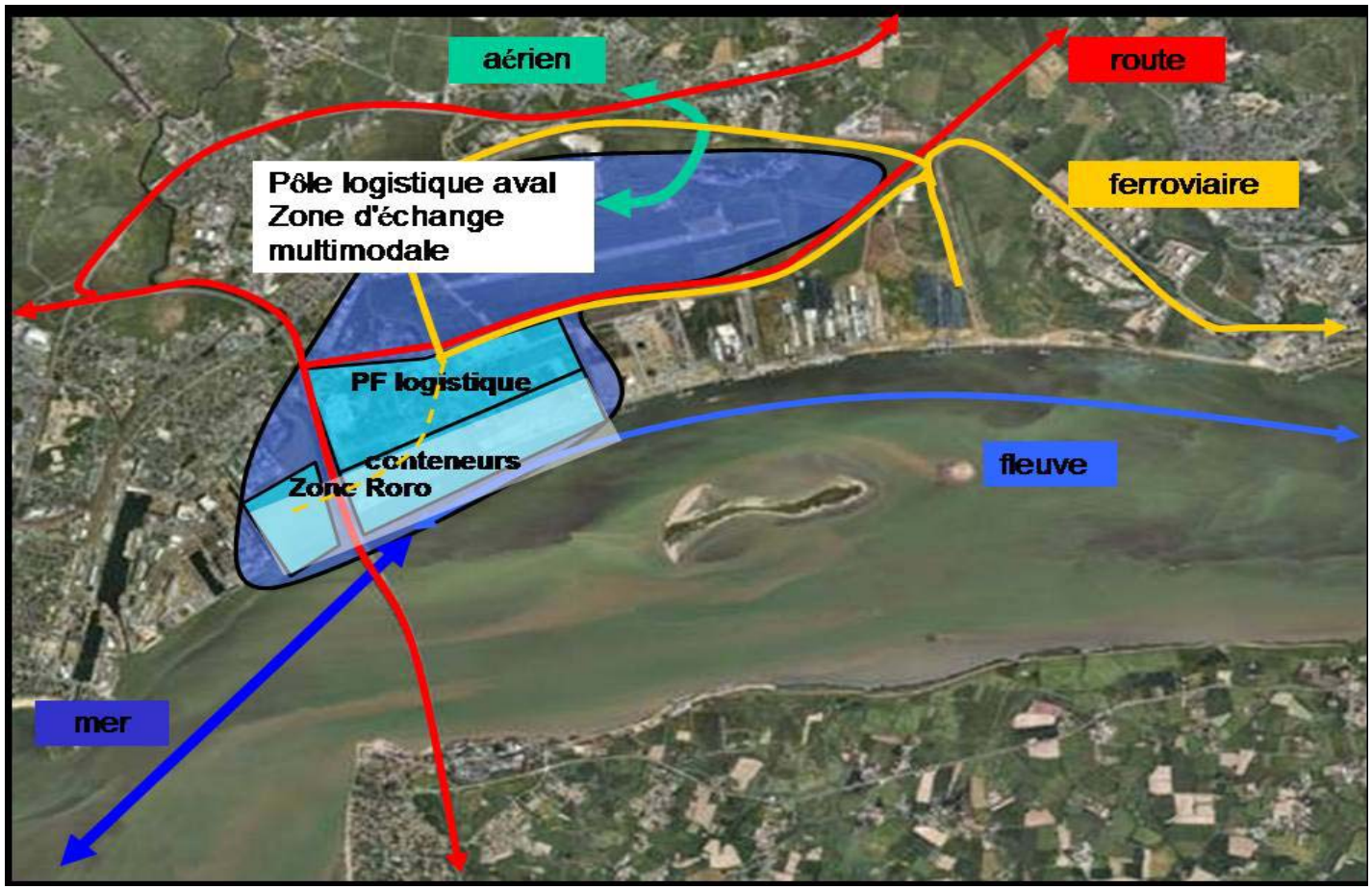
Nantes
Le Pellerin
Donges
Montoir
Paimbœuf
Saint-Nazaire

Titre
Date de la présentation
Diapositive 9

Les investissements

Sur la période 2009 - 2019 : 554 M€

- dont 58% sur l'aménagement du TMDC, du Roro et de la plate forme multimodale



Nantes
Le Pellerin
Donges
Montoir
Paimbœuf
Saint-Nazaire

Titre
Date de la présentation
Diapositive 10

Le TMDC - Terminal Marchandises Diverses et Conteneurs : 150 000 evp+

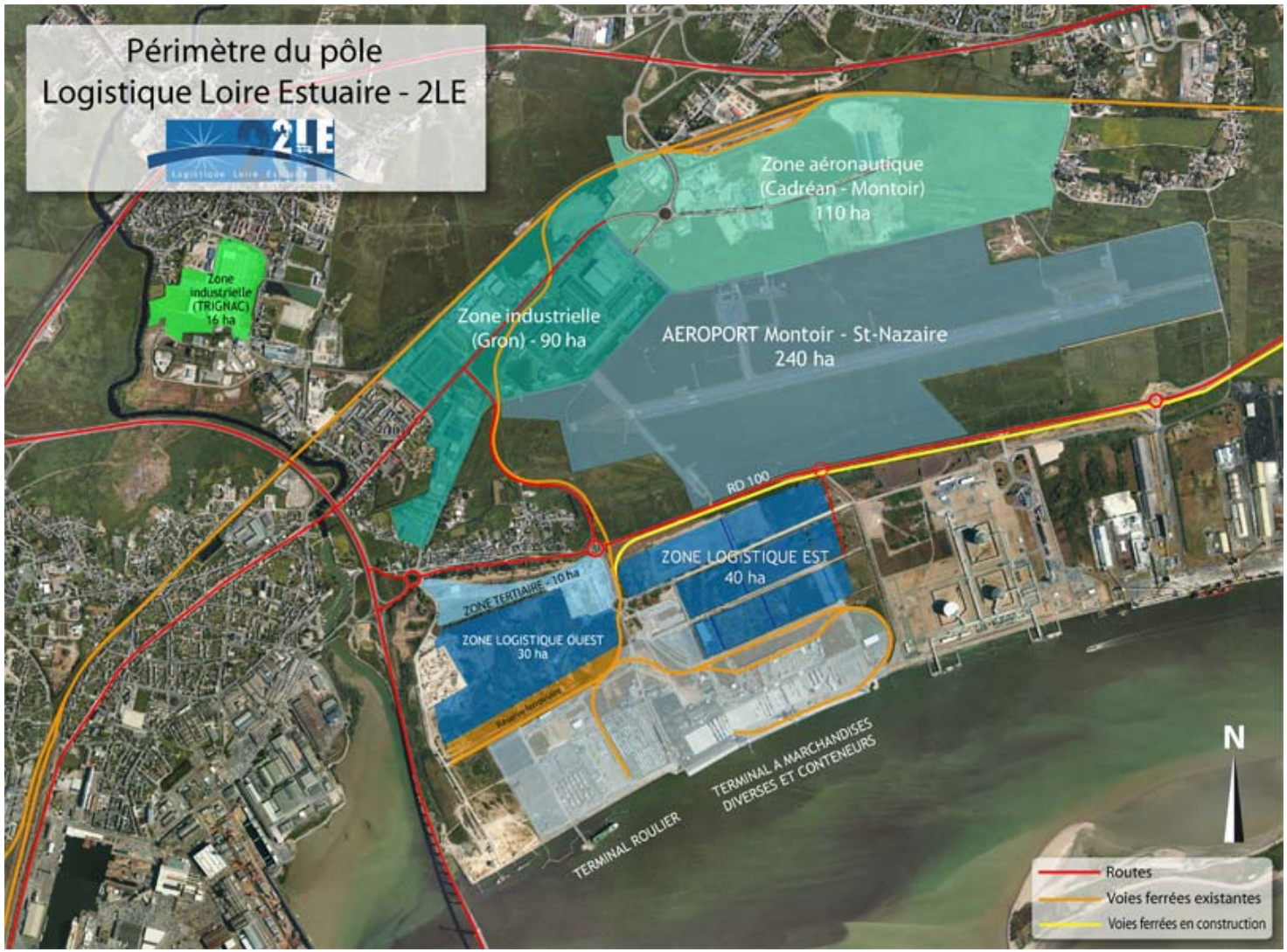
Capacité potentielle 500 000 / 800 000 EVP

Le développement des trafics rouliers

Aménagement par phase des postes et des terre-pleins à l'évolution du trafic :

- **Trafics de véhicules**
- **Trafics industriels (Airbus)**
- **Trafics générés par les autoroutes de la mer**

Le développement du POLE LOGISTIQUE 2LE

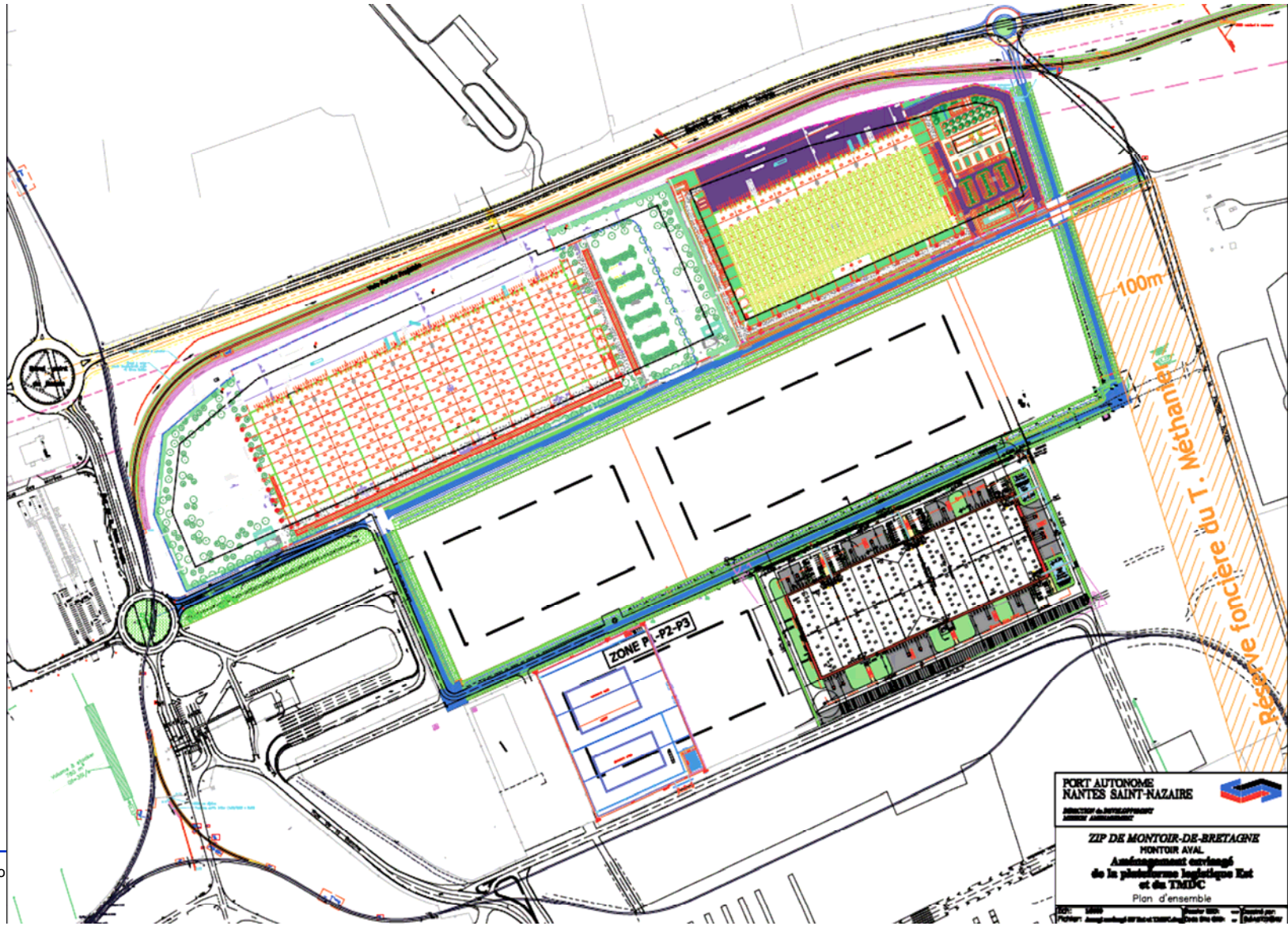


Nantes
Le Pellerin
Donges
Montoir
Paimbœuf
Saint-Nazaire

Titre
Date de la présentation
Diapositive 13

Le marché de la logistique s'intéresse à Montoir en 2008, sur 40ha de terrain, 20ha commercialisés

Plate forme Est : le projet URBAN Real Estate et ALSEI



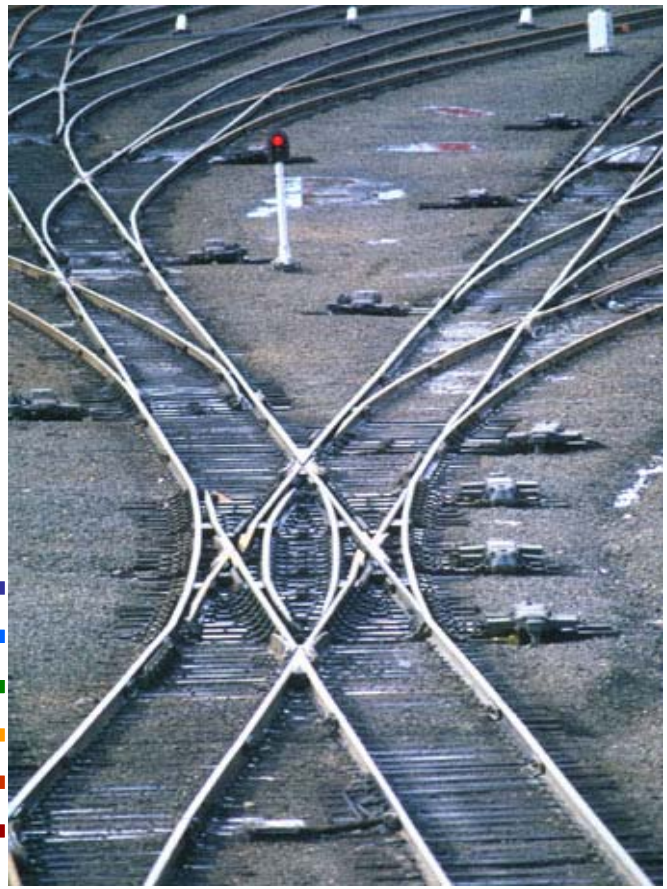
Nantes
Le Pellerin
Donges
Montoir
Paimbœuf
Saint-Nazaire

Le développement du Réseau Ferré Portuaire

Nantes
Le Pellerin
Donges
Montoir
Paimbœuf
Saint-Nazaire

Titre
Date de la présentation
Diapositive 16

Le patrimoine sur le port

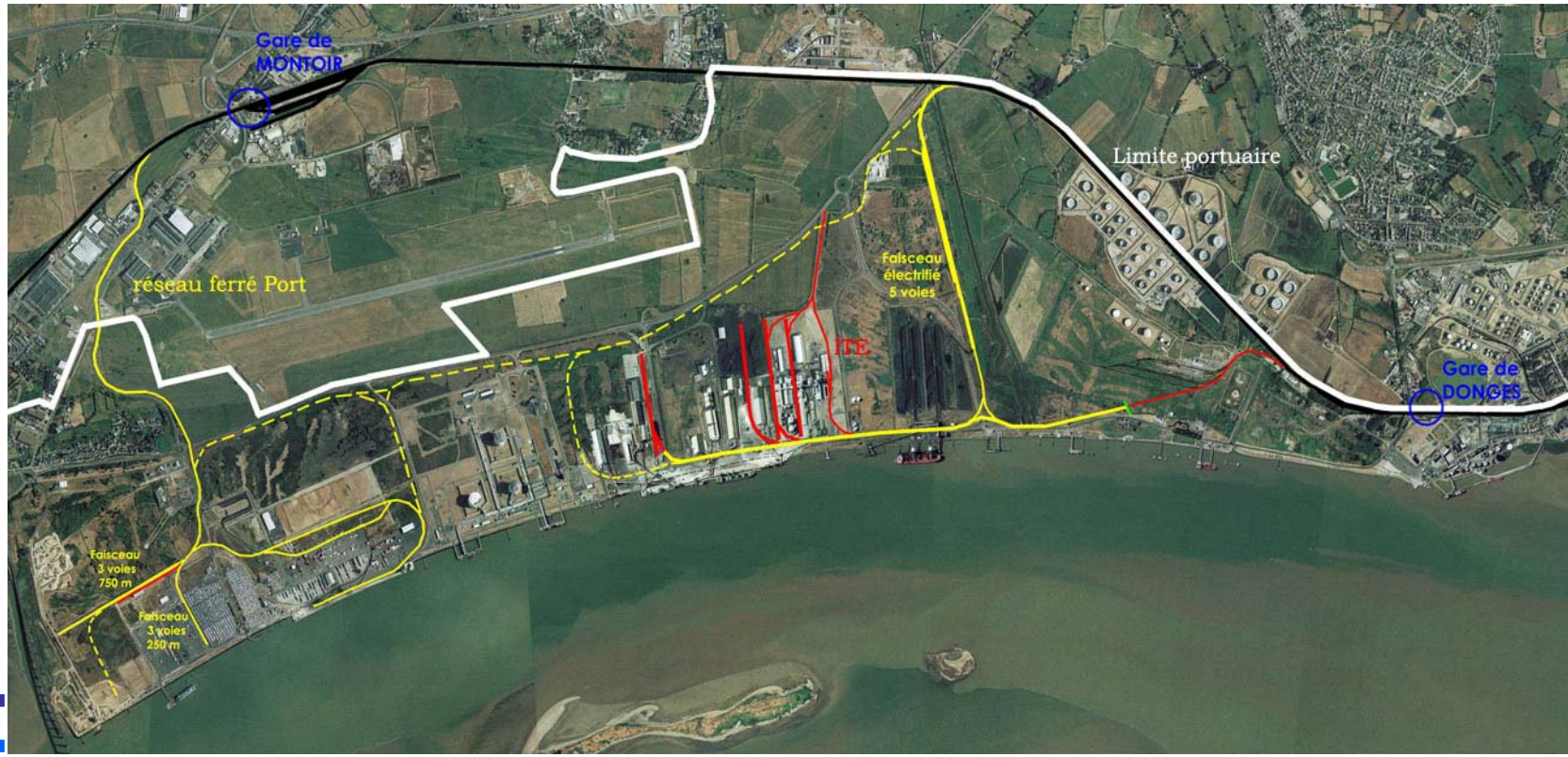


- **38 kilomètres de voies** en soit 276 500 m² d'emprise foncière
- **6 kilomètres de ces voies sont électrifiées** (faisceau du Priory) à Montoir amont
- **48 traversées de voie routière** dont 12 équipées de signal automatique

Les investissements en infrastructure

- Création d'une voie de bouclage reliant les sites aval et amont de Montoir de Bretagne
- Ce projet consiste à créer 5 Km de voie unique non électrifiée, intégrant 4 traversées routières de type SAL2
- Les travaux commencés en octobre 2008 s'achèveront en septembre 2009
- Travaux financés au CPER pour un montant de 3,5 M€

Offre ferroviaire : le bouclage de Montoir



Les objectifs de cette nouvelle infrastructure sont :

Apporter de la souplesse dans l'exploitation des sites (plusieurs connexions au RFN)
S'affranchir de certaines contraintes du RFN (ouverture des gares)
Amélioration de la capacité du réseau portuaire
Possibilité d'optimiser les raccordements des ITE

3- Les leviers de développement :

les actions de développement

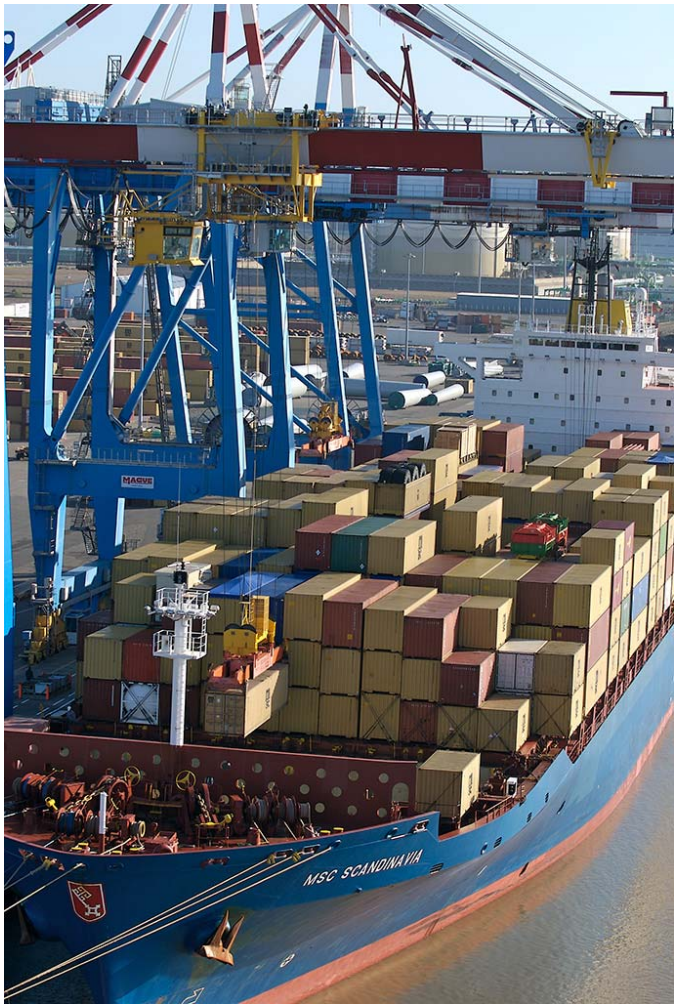
Les actions de développement

Nantes
Le Pellerin
Donges
Montoir
Paimbœuf
Saint-Nazaire

Les objectifs logistiques du Port

- Développer l'offre de lignes régulières
- Développer le trafic de "tramping"
- Développer "l'Estuaire logistique" et sa compétitivité
- Améliorer le passage portuaire et l'accueil sur le port
- Améliorer la profondeur de l'hinterland en organisant les flux, ce qui passe par un développement du ferroviaire.

L'offre de lignes du TMDC : 400 ports, PC de 4000 evp max (actuellement)



TMDC : l'offre de lignes actuelles

CMA CGM

- Service hebdomadaire de ligne mère de/ vers les Antilles (Consort. France/ Antilles : Cma-Cgm / Maersk / Marfret). Montoir est le premier port à l'import et dernier port à l'export
- Service feeder hebdomadaire selon la rotation suivante : Montoir - Le Havre - Brest - Bordeaux et retour Montoir (2008)
- Delmas - Service hebdomadaire de ligne mère de / vers la COA. Montoir est le dernier port à l'export

MSC

- Service hebdomadaire de ligne mère pour la Méditerranée, l'Océan Indien et l'Australie
- Feeder hebdomadaire selon la rotation suivante Montoir – Brest – Anvers – Montoir

MAERSK

Feeder hebdomadaire selon la rotation suivante : Montoir - Brest - Rotterdam - Dunkerque – Montoir

Objectifs

- Augmenter le portefeuille de lignes directes par l'accueil de plus gros navires (6000 TEU)
- Développer les feeders en se greffant à des Hub du sud.

Services rouliers - Montoir de Bretagne

- **Acciona Transmediterranea**
  - Clients : véhicules PSA, remorques non accompagnées
  - Service entre Montoir et Vigo
  - Fréquence 3 escales par semaine

- **LDA-Hoegh**
  - Client : AIRBUS
  - Service entre Montoir et Pauillac, Mostyn, Hambourg, Cadix et Naples
  - Fréquence 3 escales par mois

- **LDA - Grimaldi**
  - Clients : Remorques accompagnées, non accompagnées, passagers avec véhicule
  - Service entre Montoir et Gijon
  - Fréquence 3 escales par semaine

Les services rouliers : le réseau autoroutes maritimes et lignes spécialisées

Nantes
Le Pellerin
Donges
Montoir
Paimbœuf
Saint-Nazaire

Titre
Date de la présentation
Diapositive 26

Le développement des dessertes terrestres

Prendre en compte les réalités

- Répartition modale actuelle (en tonnes) :
  - Route : 82 % - Rail : 8 % Fleuve : 10 %

- Le Port n'est pas organisateur de la chaîne de transport, ni transporteur.

- Le Port met en place une infrastructure et les conditions de développement du transport ferroviaire.

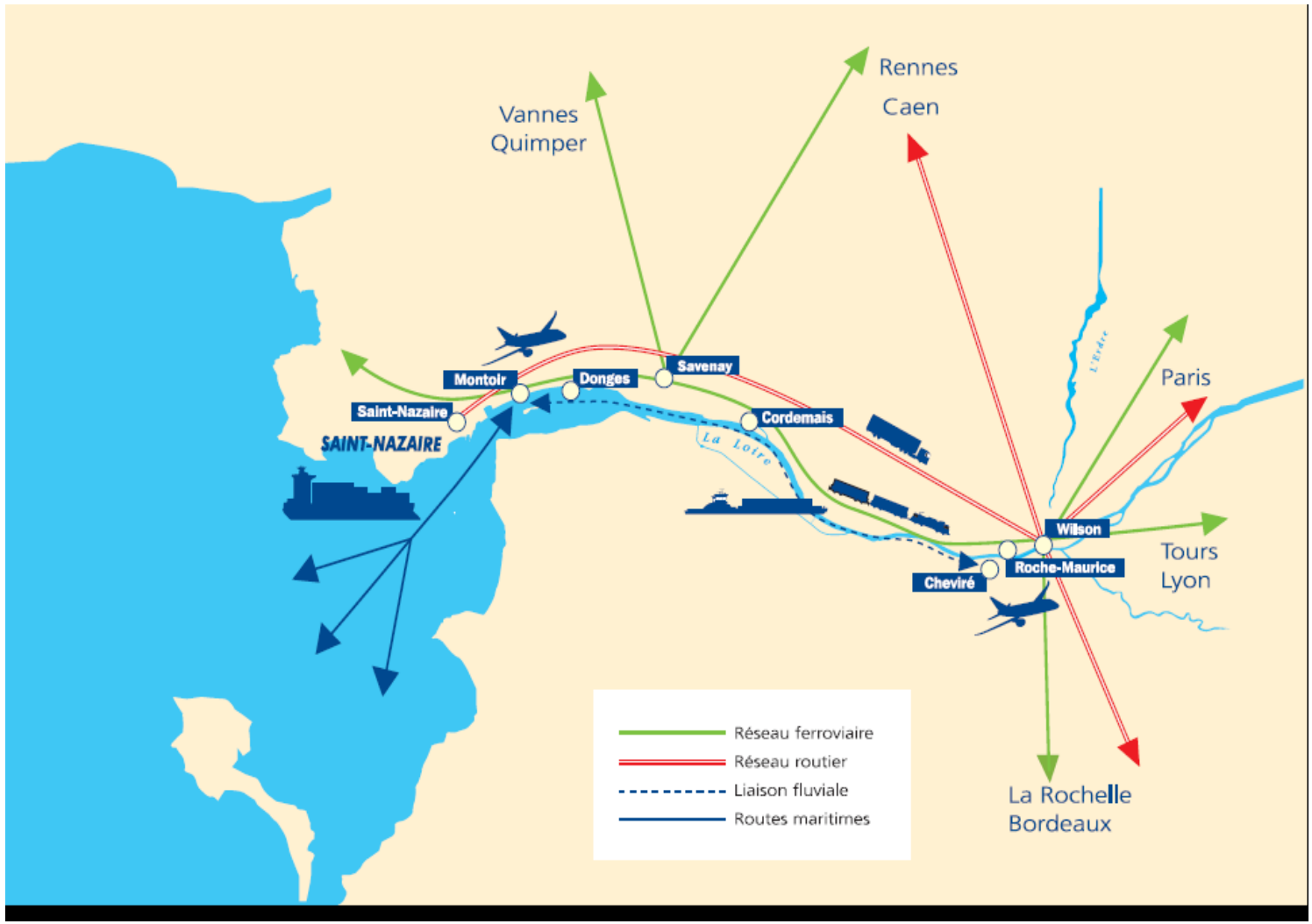
- Par ses actions, il doit concourir au développement et à l'organisation des flux logistiques notamment par des systèmes plus massifiés (fer, fleuve) et plus respectueux de l'environnement.

Prendre en compte les réalités : la demande

La demande des chargeurs se caractérise par :

- de la visibilité : disponibilité réseau, etc..
- de la fiabilité : retards, etc…
- de la régularité
- du suivi

L'offre multimodale : route / fer / fleuve / air



Nantes
Le Pellerin
Donges
Montoir
Paimbœuf
Saint-Nazaire

Titre
Date de la présentation

Les objectifs ferroviaires du Port

- Politique nationale de développement durable (lois Grenelle)
- Loi du 4 juillet 2008 (réforme portuaire)
- Améliorer la part modale du fer (compétitivité)
- Elargir l'hinterland du Port par la création de trains d'axes sur d'autres ports et plates formes intérieures
  - Trafic de conteneurs et caisses mobiles
  - Trafics de remorques
  - Trafics de vracs
- Mieux équilibrer les flux maritimes import – export (attractivité et compétitivité)

Le trafic ferroviaire sur le Port : le socle actuel

- Le trafic ferroviaire sur les Pays de la Loire : environ 4Mt /an
- 25 % de ce trafic est lié à l'activité industrialo portuaire, soit 1,4 Mt /an
- La part modale du fer est faible et de l'ordre de 4% à 8% (selon que l'on compte tous les modes terrestres ou trafics terrestres captables)
- La demande vient de 5 secteurs :
  - Agriculture (céréales – engrais, alimentation animale)
  - Énergie et Chimie
  - Sidérurgie et Ferrailles
  - Produits de Grande Consommation
  - Automobiles – Transports Exceptionnels
- La demande progressait……avant le coup de frein de fin 2008 (+17 % de croissance en volume en 2007)
- Les dernières implantations industrielles sur le port (Cargill,GDE,CEM21, etc…) utilisent fortement le ferroviaire…….et notamment le train complet de point à point
- Les projets à venir vont renforcer cette tendance (+50% dans les 5 ans)

L'enjeu : la desserte du marché européen avec une offre ferroviaire longue distance

Nantes
Le Pellerin
Donges
Montoir
Paimbœuf
Saint-Nazaire

Titre
Date de la présentation

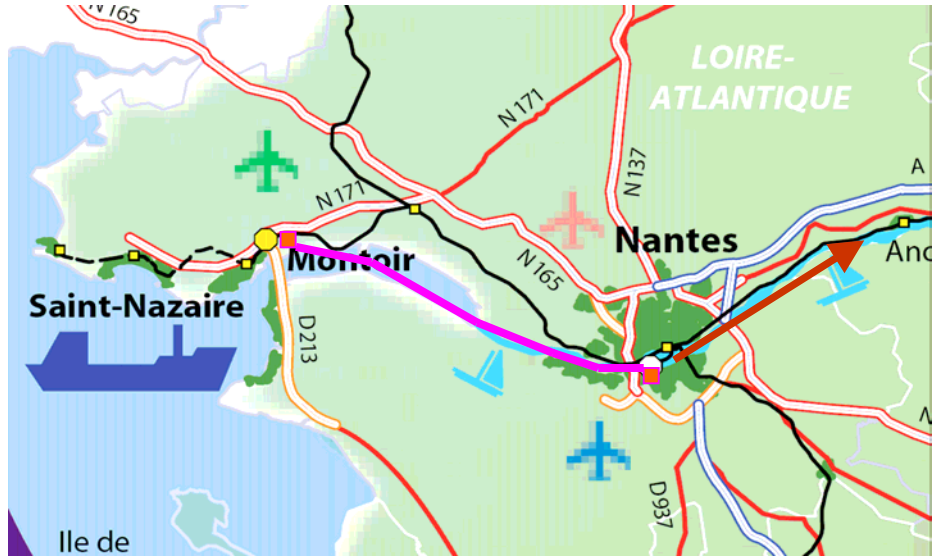
L'enjeu de la desserte de proximité : le développement du trafic fluvial

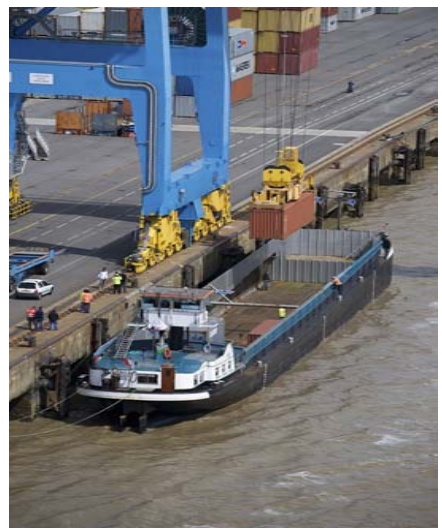
Des services différentiés :

- Des services dédiés développés par la Ligérienne de transport (charbon, Airbus…)

- Un service régulier "Fluvio feeder" développé par l'armement MARFRET : service hebdomadaire entre Montoir TMDC et Nantes-Cheviré démarré le 9 avril

- Une étude partenariale pour examiner les conditions de développement du fluvial





Nantes
Le Pellerin
Donges
Montoir
Paimbœuf
Saint-Nazaire

L'enjeu : un transport routier durable

Les réalités :

- > 80 % des pré/post acheminements
- Principalement sur un rayon < 300/400 km
- Trafic routier concentré sur les terminaux aval, dont le TMV, le TMDC et le roulier
- Se préparer à la nouvelle donne routière : écotaxe, 44 t, ecocombi, etc…

Les actions :

- Améliorer les accès routiers des terminaux aval
- Améliorer la circulation à l'intérieur des terminaux (signalétique, éclairage, voirie)
- Diminuer les temps d'attente : dvpt des parkings relais, favoriser la prise de rdv, etc…..
- Anticiper le développement des autoroutes maritimes
- Participer à la fluidification du transport routier sur l'Estuaire

Les actions de promotion du port à l'international

La stratégie

- Être vu
- Être compris
- Être efficace
- Être réactif

La démarche

Une démarche concertée à géométrie variable suivant les cibles :

- Association avec nos industriels ou opérateurs de terminaux
- Coordination avec les ports de l'Atlantique (Bordeaux et la Rochelle)
- Association avec les grands Ports français (Le Havre, Dunkerque, Rouen, etc..)

Organisée par filières…

Par filière : le trafic roulier

Pays Cibles : **Espagne** – Portugal – Maroc

- Pas d'association de Ports

Promotion au niveau européen

- Liaison de type autoroute maritime = cible n°1 : les transporteurs routiers, cible n°2 : les chargeurs
- **Promotion groupée** avec tous les acteurs : Port Français + Port espagnol ou Portugais + Compagnie maritime + Opérateurs de terminaux
- **Salon spécialisé** : RORO Göteborg en 2008, **RO/RO Bremen en 2010**
- **Salon logistique :** SITL en 2009**, SIL (Barcelone) en 2010**

Par filière : le trafic conteneur

Pays cibles : le monde entier

- **Cies Cibles : transport maritime, transport fluvial, transport ferroviaire, immobilier logistique, logisticiens, industriels…**
- **Lignes de type :Transocéanique ou feeders intra européens**

Partenaires pour l'Europe : Bordeaux, La Rochelle

- **Base promotionnelle : la façade Atlantique de la France**
- **Manifestation type : Intermodal Hambourg en 2008, Transport & Logistic à Munich en 2009**

Partenaires pour les autres continents : Le Havre, Dunkerque, Rouen

- **Base promotionnelle : les ports français du range Nord (Atlantique, Manche, Mer du nord)**
- **Manifestation type : Intermodal Sao Paulo en 2009, Transport & Logistic à Shanghai en 2010**

Nantes
Le Pellerin
Donges
Montoir
Paimbœuf
Saint-Nazaire

Titre
Date de la présentation
Diapositive 40

Par filière : les vracs

Pour chaque filière vracs : peu d'opérateurs

- **Vracs** : charbon, soja, céréales, engrais, matériaux de construction, produits de recyclage (ferrailles, vieux pneus, etc ….)
- **Démarche Nationale et Internationale** : basée sur du démarchage direct et sur la participation aux travaux/congrès de chaque syndicat professionnel
- **Exception** : bourse européenne des céréales – Salon annuel – Anvers en 2007, Munich en 2008, Copenhague en 2009 .
- Le port (co) exposant avec son principal opérateur

Par filière : la croisière

Association **FAPOC** (french Atlantic Port of call) : de Rouen à Bayonne - 7 ports.

- **Cible** : les armements

- Salon **SEATRADE** à Miami : annuel - Exposant
- Salon **SEATRADE EUROPE** à Hambourg – Exposant - tous les 2 ans

Membre de **Cruise Europe** : 102 Ports européens

- Membre Comité Directeur **Atlantic Alliance** : 17 ports leaders (Lisbonne, Amsterdam,etc ..) – Action : pub presse spécialisée, prospection groupée des armateurs

Autres…

- Participations ciblées aux missions CRCI, Nantes métropole, CARENE…
- Missions organisées par le Port : Argentine – Uruguay – Brésil en 2008.
- Réflexion en cours sur une démarche à l'international coordonnée entre CRCI, CARENE, PORT et Nantes métropole
- Mise en place en 2010 d'un conseil de coordination portuaire entre Bordeaux, la Rochelle et Nantes

Merci de votre attention

PORT ATLANTIQUE
Nantes Saint-Nazaire

- Nantes
- Le Pellerin
- Donges
- Montoir
- Paimbœuf
- Saint-Nazaire

Les "supply chains" ou l'intégration du transport dans une chaîne logistique

par Richard GAZEAU

Président de TLF Ouest Région Pays de la Loire

Mercredi 3 juin 2009

ORT
Mercredi 03 juin 2009

- Est t'il encore possible d'être un Transporteur Français spécialiste de l'international en 2009?

Plan

- Présentation
- L'évolution des flux internationaux
- Les freins du développement à l'international
- Conséquences
- Les atouts de nos entreprises
- Conclusion

Présentation

PRESENTATION

- SIEGE: 49 Chaudron en mauges
- 03 AGENCES : Montoir de Bretagne, Le Havre, Lyon
- SECTEUR : Transport de conteneurs Entreposage 72%
- Transports nationaux 18 %
- Transports internationaux 10 %
- CA CUMULE : 14 millions d'euros
- EFFECTIFS : 90 salariés
- PARC VEHICULES : 207 cartes grises dont 87 moteurs
- CAPACITE : + DE 120 VEHICULES par jour

L’évolution des flux internationaux

L'Evolution des flux CEE

- Le marché Européen a été libéralisé en 1992
- Le développement des fonds Fedeer ont été diversement utilisés
- Le marché des matériels de transport a été développé par les constructeurs
- Les flux se sont concentrés dans les années 1990 2002 sur l'Europe

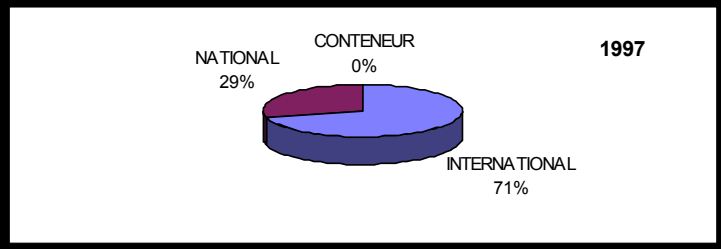
Evolution des flux

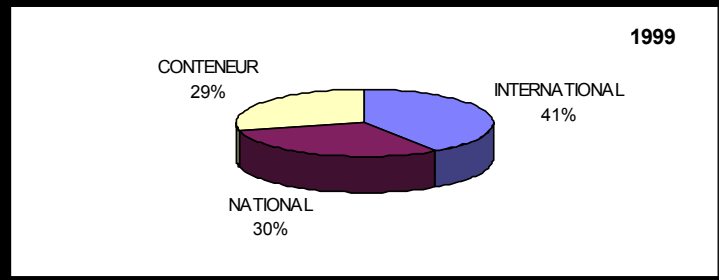
- L'accès à la profession et au matériel, les aides au développement, ont contribués à la multiplication des entreprises étrangères
- Le marché européen a été très utilisés par les industriels (implantation, sous-traitance…)
- Les chargeurs ont été démarchés par nos concurrents étrangers
- Le développement d'Internet a permis aux étrangers d'accéder à nos offres spécifiquement « minitel »

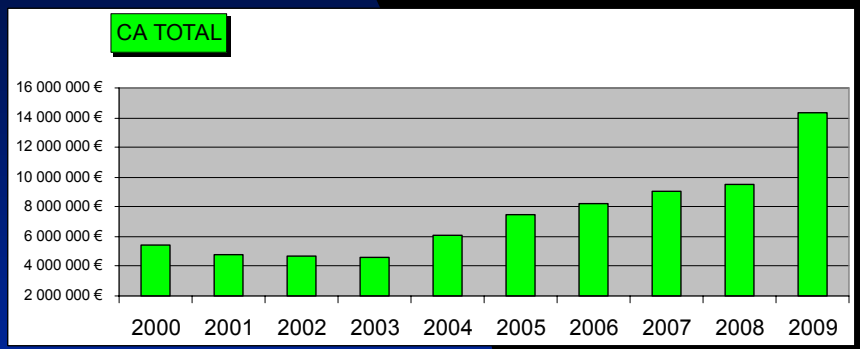
Expérience : Évolution de nos trafics

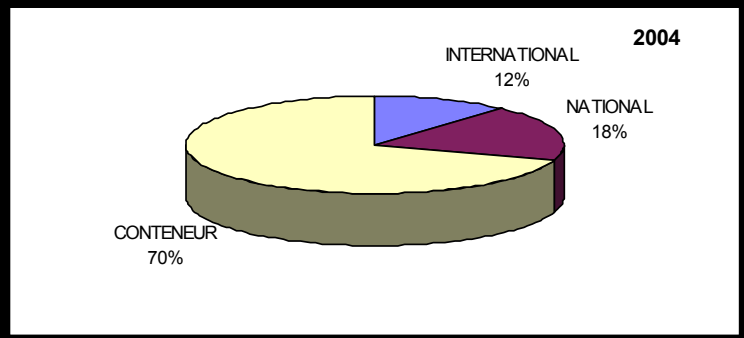
- Spécialiste du Portugal depuis 1978
- Nous réalisions 35 véhicules par semaine en propre
- Installé en propre avec une agence Portugaise.
- Flux en relais jour A jour B.
- Une vraie spécialisation 80% de CA

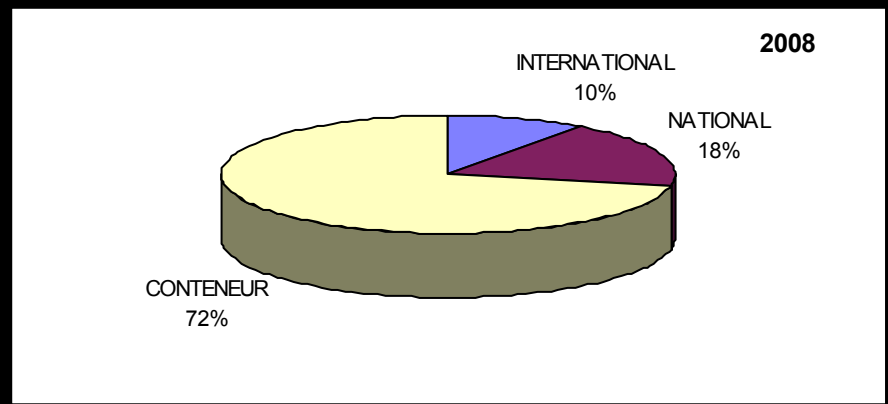
Évolution de notre CA











Les freins du développement à l'international

Le social, et le marché international

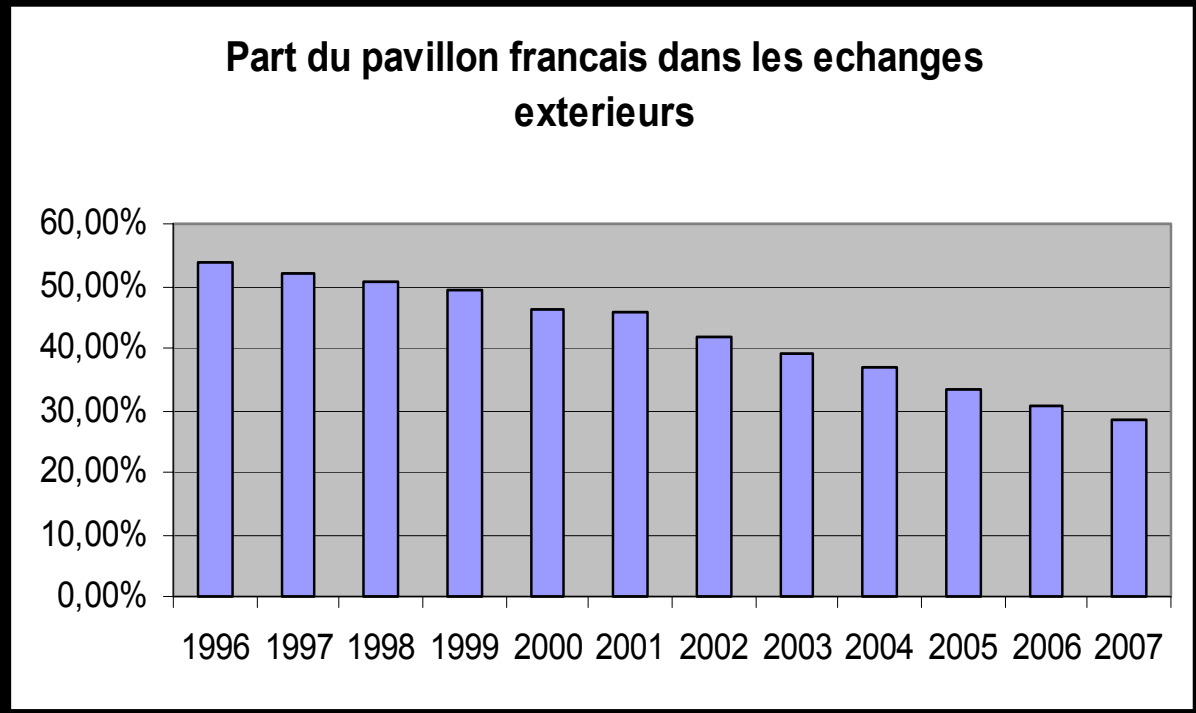
- Contrat de progrès: *la fin des chauffeurs en inter*
- Le temps de service à l'inter trop désavantageux sur de la longue distance.
- Année 1999 développement des relais et/ou des équipages en double pour sauver les trafics
- *(utilisation maximum des véhicules jusqu'à1500 kms par jour par tracteur)*
- 1er choc pétrolier aout 1999 : fin de la rentabilité de ces systèmes

- Économie de marché a mis la rentabilité des français hors jeu

Conséquences

Conséquences

- Part Part du pavillon Français sur les échanges extérieur a été divisé par 2 en 10 ans



Conséquences

- Le marché européen est organisé aujourd'hui par destination (Espagne par les espagnols, le Portugal par les portugais….)
- Peu de transporteurs français sont encore des spécialistes à l'international
- Les transporteurs se sont donc retournés vers le marché national
- Aujourd'hui le développement des trafics mondiaux rechange encore la donne

Conséquences

- Un social désavantageux
- Un marché ultra concurrentiel
- Des marges très faibles
- Des organisateurs + que des transporteurs à l'international
- Un replis sur le marché national
- Le développement à l'international est très risqué

Les atouts de nos entreprises

Atouts

- Une expertise fiable
- Un réseau construit
- Une bonne connaissance de nos clients
- Un « savoir transporté » réel et sérieux

Conclusion

- L'international est un marché inadapté à nos contraintes franco-françaises.
- La réalité économique met un frein à notre développement sur ces marchés (offre et demande)
- Il faut impérativement des niches sur l'international pour pouvoir obtenir une bonne rentabilité.

Les Pays de la Loire : quelle vision dans la stratégie internationale de la SNCF?

par Jérôme RUB

Directeur adjoint développement à la direction fret atlantique de la SNCF

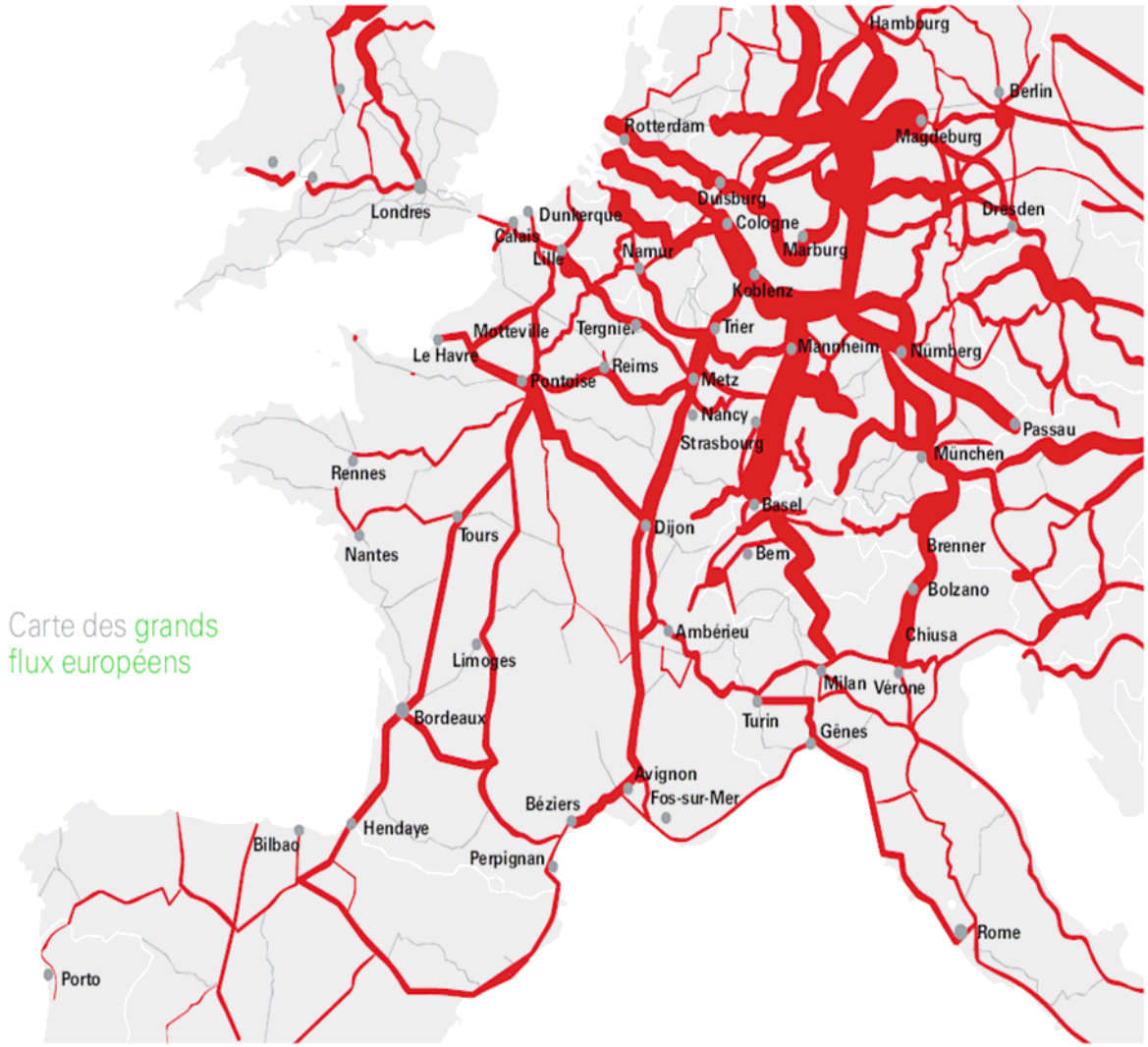
Mercredi 3 juin 2009

Les Pays de la Loire : quelle vision dans la stratégie internationale de la SNCF

SNCF Transports & Logistique
Pôle Transports Ferroviaires de Marchandises
Juin 2009

Une évolution du transport ferroviaire en Europe

- Une évolution du contexte concurrentiel qui pousse les réseaux historiques à la redéfinition de leur stratégie internationale
  - Alliances entre Entreprises Ferroviaires
  - Croissance externe
  - Open Access



Carte des grands flux européens

Une stratégie différenciée pour chaque technique de production

3 **techniques de production** principales :

- Le train entier,
- La messagerie ferroviaire (wagons isolés),
- Le combiné

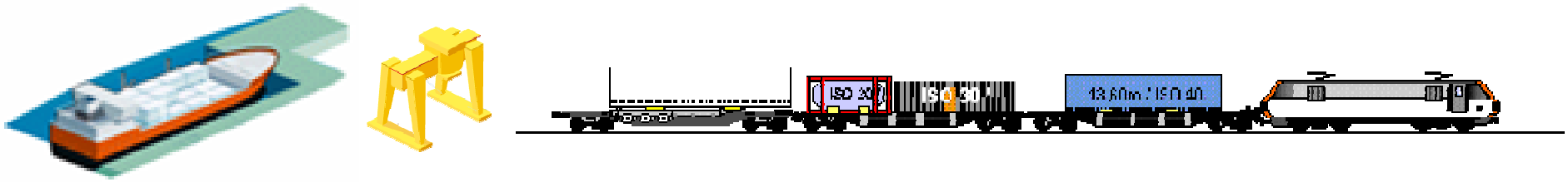
LE TRAIN ENTIER :

- En général composé de 22 wagons,
- 1 200 Tonnes nettes **=> 50 camions**
- Transport composé de wagons acheminés sans remaniement entre le point de remise et le point de livraison.

La messagerie ferroviaire reliée au réseau européen

Principe du groupage, avec comme unité d'œuvre le wagon.

Le combiné



COMBINE :

Offre de service qui consiste à transporter par voie ferroviaire les véhicules intermodaux (conteneurs maritimes, caisse mobile, semi-remorque,…) sur le parcours terrestre.

Pays de la Loire : une offre mondiale couvrant toute la chaîne logistique

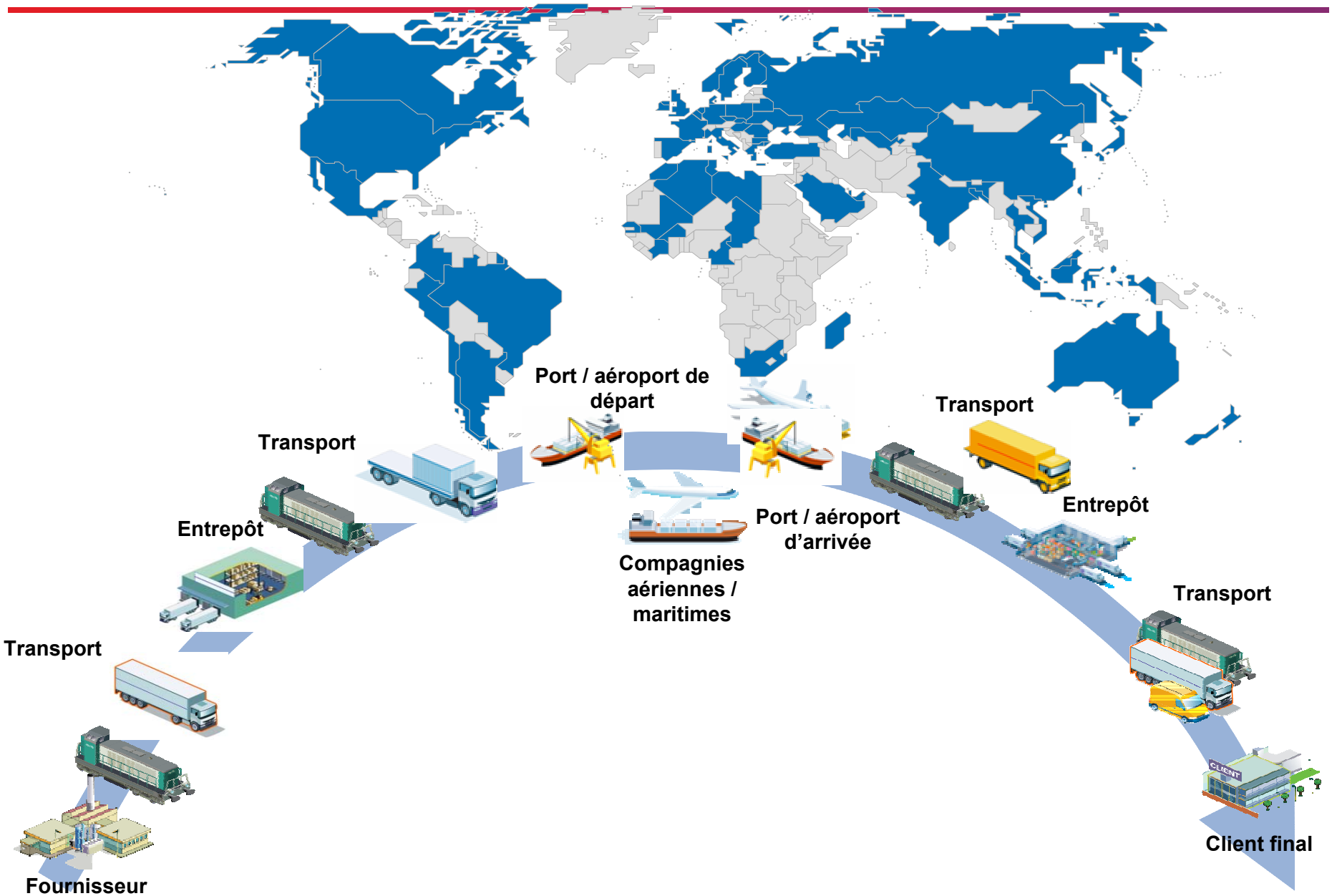


Table-ronde sur le thème : quelle ambition pour les Pays de la Loire et le grand ouest en transport international, quelles stratégies communes à développer ?

avec Alain EGERMANN

Directeur qualité et achats des transports BREGER

Mercredi 3 juin 2009

BREGER

Organisateur de transports

CAP 2010

1er organisateur indépendant transport et logistique, nous sommes des créateurs de **valeur ajoutée partagée** pour nos clients, collaborateurs et partenaires.

Les valeurs historiques de l'entreprise, associées à un véritable projet de croissance durable sont les clés de CAP 2010 :

Croissance durable

- **Fidélisation et responsabilisation des équipes**
- **Politique moderne, active et globale de l'environnement (investissements et activités)**

Satisfaction client

- **Innovation & modernité (flux d'informations)**
- **Flexibilité et adaptation permanente aux besoins clients**
- **Démarche qualité continue**
- **Secteurs d'activité ciblés**

Développement & Rentabilité

- **Croissance annuelle ciblée de 5%**
- **Résultat d'exploitation 2.5%**

Saint Berthevin, le 04/06/07

Thierry RABIER

St Berthevin, le 4/07/08

Le client est au cœur de nos métiers

BREGER

Implantations Européennes

LAVAL
SIEGE SOCIAL

- Vitré (35)
- Segré (49)
- Laval (53)

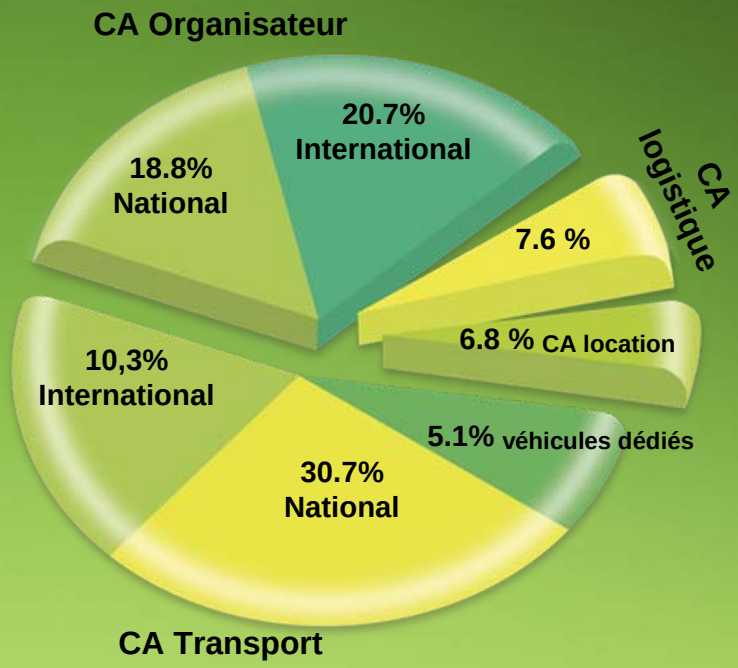
Paris
Soissons
Trier
Düsseldorf
Cracovie
Frankfurt
Metz
Strasbourg
Châtellerault
Romorantin
Vierzon
Angoulême
Lyon
Bordeaux (33)
Orange
Montauban
Zaragoza
Barcelona
Cartaxo
Madrid

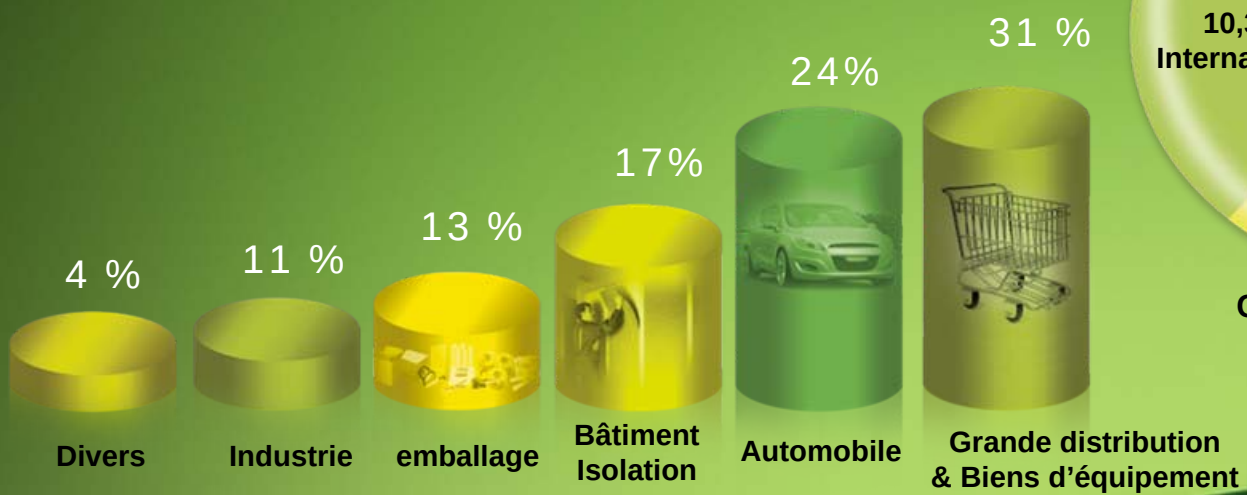
Organisateur de transports

Quelques Chiffres

Répartition du chiffre d'affaires 2007/2008

- **Chiffres d'affaires 2007/2008 : 116 M€**
- **950 collaborateurs**
- **750 véhicules moteurs**
- **25 sites logistiques**





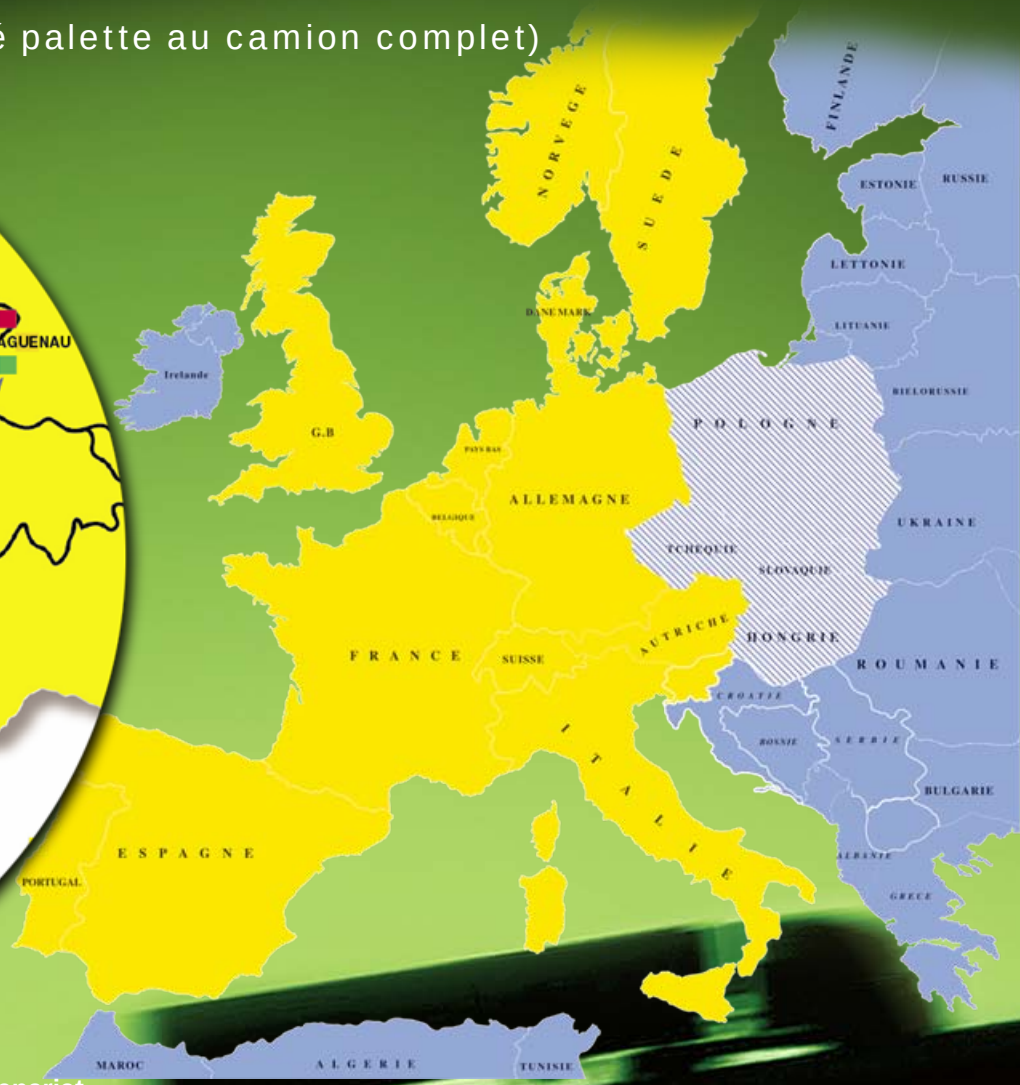
CA : 116 M€

Situation au 31/08/2008
source : groupe BREGER

Organisateur de transports

Organisation de transport et logistique

(de l'unité palette au camion complet)



Couverture 100% Breger

Avec accord de partenariat

Couverture Breger + partenariat

Organisateur de transports