



ATELIER SUR LE PROJET D'AUTOROUTE DE LA MER "TRANSGASCOGNE" (22 MARS 2006 AFT - IFTIM SAINTE-LUCE-SUR-LOIRE)

Compte-rendu synthétique

Rappel du contexte et des objectifs

L'Observatoire Régional des Transports des Pays de la Loire a organisé, le 23 mars 2006, dans le cadre d'une étude sur la complémentarité des modes terrestres et maritime, un atelier de travail entre les acteurs portuaires et les transporteurs routiers et organisateurs de transport, sur le projet d'autoroute de la mer Transgascogne entre Nantes et Bilbao.

L'ORT avait engagé cette étude en 2004, dans le contexte de l'émergence d'un nouveau concept, celui d'autoroute de la mer, comme une des formes possibles de développement de l'intermodalité. La démarche a été soutenue par la DRE, la Région, l'ADEME et les organisations professionnelles du transport routier de marchandises qui attachent beaucoup d'intérêt au développement de l'intermodalité, en raison notamment du positionnement géographique de la France, pays de transit, au sein de l'Union Européenne. Cette enquête a montré que les chargeurs et les transporteurs rencontrés étaient prêts à adapter leur organisation des transports, à condition que l'on y retrouve les qualités du transport routier : rapidité, souplesse, compétitivité...

Aujourd'hui, le développement du projet Autoroute de la Mer Transgascogne (AMT) est l'opportunité d'étudier entre professionnels les schémas d'exploitation nécessaires pour tirer avantage d'un tel service. L'utilisation de l'autoroute maritime implique en effet pour les transporteurs routiers de développer de nouvelles organisations intermodales ou adapter certaines déjà en place. Inversement, le nouveau service doit être adapté au contexte de l'activité du transport routier.

L'atelier avait pour but de mutualiser les différents éléments techniques et économiques à réunir pour la réussite du projet et qu'il soit gagnant-gagnant pour toutes les parties prenantes.

Participants :

Représentants des fédérations professionnelles de transporteurs et organisateurs de transport :

- Pierre BEAUDOUIN – FNTR
- Didier BUFFARD – Ebtrans
- Michel CHALOPIN – UNOSTRA
- Michel COQUILLE – FNTR
- Frédéric DON – STML-DON
- Patrice FORGET – ABLO
- Jean-Claude KINTZINGER – TLF
- Arnaud LE VEXIER – FNTR
- Gérard LEROY – ABLO
- Lionel MAHÉ – SGT
- Thierry RABIER – PDG Transports Breger
- Jean-Pierre RICHARD – Transports RICHARD

Représentants des acteurs portuaires :

- Charles GÉNIBREL – DG Somaloire, Président de l'Union Maritime Nantes-Port
- Virginie DIAS – PANSN
- Patrick ESCHENBRENNER – Chef du service prospective et économie, PANSN
- Christophe LECLERC – Directeur des trafics, PANSN
- Christophe PLANTY – Directeur commercial, PANSN

Représentante de l'Association communautaire de l'estuaire de la Loire (ACEL) :

- Gaëlle ROUGERON

Participants de l'ORT et bureau d'étude :

- Claudine GAMBET – ORT
- Denis DOUILLARD – ORT
- Pascale TAPIAS – ORT
- Christian REYNAUD – Directeur NESTEAR

Après l'accueil par l'ORT et le rappel du contexte et des objectifs de l'atelier, Patrick ESCHENBRENNER et Christophe PLANTY, représentants du port, ont présenté le concept général d'autoroute de la mer avant d'aborder précisément le projet AMT. Celui-ci a fait l'objet d'un film promotionnel projeté en guise d'introduction.

Le film de présentation de l'AMT est à disposition au Port Autonome de Nantes Saint-Nazaire (contact : C. PLANTY).

Dans un second temps, Christian REYNAUD a présenté les principaux résultats de l'étude réalisée par NESTEAR sous l'égide de l'ACEL. Cette étude a consisté à modéliser les échanges routiers avec la péninsule ibérique afin de déterminer ceux qui gagneraient à passer par l'AMT.

Au fur et à mesure, les principaux points d'utilisation de l'AMT ont été abordés et mis en débat, dont voici la synthèse thématique :

1. Une nouvelle organisation du transport

1.1 Le service est destiné aux remorques non-accompagnées

Le Port Autonome de Nantes Saint-Nazaire confirme que le projet AMT vise les remorques non-accompagnées. L'offre en accompagnée est limitée à 12 conducteurs par navire. Cette option a été choisie compte tenu d'une part du surcoût (près du double) d'un navire ferry par rapport à un navire Ro-Ro et d'autre part par l'absence de marché passagers sur cette relation.

1.2 La traction aux deux bouts du chaînon maritime : partenariat ou filiale ?

Pour les professionnels présents, une telle organisation ne semble pas poser de difficultés particulières (diverses formes d'organisation en Espagne sont possibles). Ils soulignent deux difficultés réglementaires en Espagne : la création d'une entreprise de transport en Espagne impose aujourd'hui un démarrage avec au minimum 3 camions de moins de 3 ans ; l'obtention des licences communautaires reste difficile

Par contre, les mêmes professionnels s'interrogent sur la capacité des transporteurs espagnols à bâtir le même type d'organisation et donc sur l'accueil qu'ils peuvent donner au projet. Des difficultés culturelles (la crainte des PME espagnoles face aux entreprises françaises souvent de taille plus grande) sont avancées.

Monsieur BEAUDOUIN souhaite un approfondissement des études sur l'Espagne, en particulier sur ce point afin de pouvoir bien appréhender le potentiel de flux transférables sur le barreau maritime, compte tenu de la technique retenue (transport en "non accompagné").

1.3 Le cadencement du service AMT

Le PANSN travaille sur l'hypothèse de 3 départs par jour dans chaque sens, cadencés toutes les 8 heures, ce qui est le plus productif. Les professionnels routiers confirment que, pour des trajets au départ de la région, un départ en fin de journée est préférable. Mais ils ne peuvent préjuger des meilleurs horaires pour des pré-acheminements plus longs. Actuellement en longue distance les organisations logistiques privilégient les circulations de nuit.

Il apparaît à tous illusoire de trouver un cadencement idéal (il y aura un creux dans la journée) et il est conclu qu'il faudrait démarrer avec 3 départs cadencés toutes les 8 heures dont un en fin de journée. Les professionnels routiers pensent qu'ils pourraient adapter leur organisation. Le système pourrait cependant être assoupli, ultérieurement après un temps de fonctionnement avec un temps de recul.

2. Les caractéristiques de l'offre AMT

C. REYNAUD souligne dès le départ que les promoteurs du projet ont conscience que les conditions de réussite du projet sont que l'offre avec l'AMT soit compétitive en temps et meilleure en coût.

2.1 Performance en temps de l'AMT par rapport à un parcours intégralement routier

Un débat a lieu sur le parcours emprunté en tout routier : des transporteurs soulignent que l'A10 n'est pas utilisée (concurrence de la RN10), que des détours par le Luxembourg (gazole détaxé) sont très fréquents pour les relations entre l'Allemagne du Nord et la Péninsule Ibérique. Ils contestent les hypothèses faites par Nestear par rapport à leur expérience d'exploitant.

C. REYNAUD précise que son modèle prend en compte la probable généralisation du droit de péage des infrastructures routières. Dans ce cas l'autoroute maritime est concurrentielle ; de même une harmonisation de la fiscalité sur le carburant professionnel au sein de l'Union Européenne fait partie des hypothèses retenues à l'horizon de démarrage du service (2008).

Il est conclu de ce débat que, même si on peut avaliser ces hypothèses sur le long terme, à l'échéance de l'AMT, elles ne seront pas réalisées ou pas réalisées intégralement. Il est demandé de faire des tests sur des variantes portant sur ces hypothèses (trajets et fiscalité).

Des interrogations sont émises sur le positionnement de Nantes-Saint Nazaire sur les grands itinéraires fret en regard aux orientations fixées par le livre blanc européen sur le transport d'une part, et par rapport à la réalité des grands itinéraires du transit, d'autre part.

2.2. Le prix

La fourchette de prix considérée dans l'étude Nestear (200 à 350 € avec moyenne à 300 €) semble adaptée par rapport au marché routier actuel longue distance. Il est avancé un prix de revient actuel de 650 € entre Nantes et Bilbao pour un transport routier.

Les transporteurs soulignent que les prix du marché correspondent aujourd'hui aux coûts d'exploitation des entreprises espagnoles. Sur ce marché la majorité des opérateurs français exercent leur activité internationale via leurs filiales espagnoles, ou sous-traitent à des entreprises espagnoles.

2.3. L'accueil des matières dangereuses

Le Port confirme que le service acceptera les matières dangereuses ainsi que les remorques frigos.

3. La situation géographique des ports de Montoir et de Bilbao et leur accessibilité routière

La situation de Bilbao est jugée favorable, l'accessibilité autoroutière excellente mais les conditions de circulation difficiles en raison de l'importance du trafic urbain et péri-urbain (projet de nouveau périphérique).

La situation de Nantes-Saint-Nazaire apparaît aujourd'hui à l'écart des grands itinéraires nord-sud.

L'accessibilité à Montoir devrait, selon les professionnels, être renforcée : le passage à 2 fois 3 voies entre Nantes et Saint-Nazaire et surtout l'amélioration des liaisons avec la Bretagne et le Nord (axe Montoir – Rennes).

La question du périphérique de Nantes est évoquée. Le projet AMT prend pour hypothèse un contournement de l'agglomération par le Nord (barreau Savenay – Ancenis). Les aménagements routiers liés à la création du nouvel aéroport de ND des Landes sont évoqués pour après 2010.

4. Des actions d'accompagnement bénéfiques au projet

4.1 L'autorisation de chargement à 44 tonnes

Le chargement à 44 tonnes est autorisé dans un rayon de 100 km autour de Montoir. L'Espagne limite actuellement à 40 tonnes le chargement de ses camions, le 44 tonnes pouvant être chargé sur des trains vers les plates-formes reliées à Bilbao (exemple Madrid Coslada). La généralisation du 44 tonnes en France n'est pas envisagée actuellement par les pouvoirs publics.

4.2 La politique tarifaire couplée à celle des autoroutes existantes

La question de favoriser l'accès à l'AMT sur les réseaux autoroutiers de l'Ouest est posée.

4.3 L'accessibilité routière de Montoir

L'étude des derniers kilomètres routiers pour accéder au futur terminal AMT est presque achevée. Ses premiers résultats confirment la capacité du réseau actuel à traiter le nouveau trafic (2008 et 2013, à la fin de la montée en charge).

4.4 Le soutien des pouvoirs publics

M. BEAUDOUIN suggère une mobilisation de tous les acteurs locaux concernés par le projet, acteurs privés et publics afin de rechercher les facteurs de réussite de l'AMT. Les professionnels du transport routier souhaitent être associés à l'avancement de l'ensemble du projet AMT, aux côtés des collectivités locales.

Les suites à donner à l'atelier

A/ Il sera utile d'approfondir certains points de l'étude NESTEAR :

1. Des simulations de temps de parcours doivent être faites sur la base de certaines pratiques, lesquelles, on l'a vu sur les détours par le Luxembourg, obéissent à des critères plus complexes que ceux pris dans la modélisation.
2. L'approfondissement de l'étude côté espagnol apparaît absolument nécessaire car beaucoup d'incertitudes demeurent sur la capacité des entreprises espagnoles à adapter leurs organisations, mais aussi sur leur réceptivité par rapport à des changements qui risquent d'être défavorables aux très petites entreprises. Leur réceptivité par rapport à une offre non accompagnée est également à creuser.
3. Un complément d'étude sur l'équilibre des flux est également demandé ; la question des parcours triangulaires pourrait être à cette occasion abordée.

B/ Un approfondissement des problématiques relevées dans l'atelier pourra être utilement fait, en bilatéral, entre des acteurs du port et les entreprises de transport qui le souhaitent, en travaillant sur des cas réels.

C/ Les participants se sont accordés sur l'intérêt, au stade actuel des réflexions communes, de rendre compte de l'état d'avancement du projet auprès des instances politiques régionales, et ce dans une démarche associant tous les acteurs. Le Port en prendrait l'initiative. Ceci serait une étape d'une mobilisation de tous les acteurs locaux concernés par le projet, pour rechercher les facteurs de réussite du projet.

D/ Enfin, et en cohérence avec le point C, un groupe de travail permanent pourrait être constitué afin de suivre le projet, et en particulier au moment du dépôt de candidature auprès des instances européennes, lorsque l'appel à candidatures sera effectivement lancé.