



Actes du colloque du 13 juin 2001

Quelle organisation logistique pour l'Ouest et Port Atlantique ?

Avec la participation de :

**C.E.S.R.
Pays de la Loire**

**D.R.E.
Pays de la Loire**

**Ouest
Logistique**

**Port
Atlantique**

ORT PAYS DE LA LOIRE - Association des acteurs du transport pour l'information, l'échange et l'aide à la décision
3 rue Célestin Freinet - B.P. 90409 - 44204 NANTES Cedex 2 - Tél. 02 51 82 55 90 - Fax 02 51 82 41 51 - E-mail : observatoire-transports-pdl@wanadoo.fr

SOMMAIRE

PREFACE

ACTES DU COLLOQUE

● Liste des présents	Pages
1) Introduction	
• L'O.R.T. Pays de la Loire	7
2) Les questions	
• Le Port Atlantique	9
• Les réflexions du C.E.S.R.	13
• Qu'attendent les entreprises ?	16
• La position de l'Etat	19
3) Les réponses	
• du C.E.S.R.	23
• de Port Atlantique	26
• de l'Etat	28
4) Débat	30

PREFACE

Le colloque "Quelle organisation logistique pour l'Ouest et Port Atlantique ?" organisé le 13 juin 2001 par l'O.R.T. à l'initiative de son Conseil d'Administration, était destiné à faire progresser les grands choix à venir en matière d'aménagement du territoire, de renforcement des infrastructures, qu'elles soient routières, ferroviaires, portuaires ou aéroportuaires. Ce colloque n'était pas un aboutissement, mais au contraire une première étape pour dégager des orientations communes et favoriser un processus de décision.

De l'avis général il a permis, à partir de divers constats, réflexions et échanges, de trouver des convergences positives et de faire progresser la logistique dans l'Ouest.

Afin qu'il en reste une trace concrète et utilisable pour la suite, les actes de ce colloque ont été édités sous la forme du présent document.

Je souhaite qu'il puisse constituer une contribution pour une évolution souhaitée par tous.

**Le Président de l'O.R.T.
Paul LEGENDRE**

● Liste des présents

Gérard ALLARD	Chef du Service Fret - S.N.C.F.
Hervé AVRIL	Directeur - Transports AVRIL
Michel BARBIER	Directeur Délégué Régional - A.F.T.
Gwenaël BARRÉ	Responsable logistique - Savonnerie Bernard
Hubert BAUDRY	Directeur Régional de la Banque de France
Philippe BAYER	Chargé d'études marchandises - Observatoire Régional Transports de Poitou-Charentes
Pierre BEAUDOIN	Secrétaire Général - F.N.T.R.
Gilles BEAUFORT	Directeur - E.T.L.
Tanguy BECHEREL	Enseignant - I.U.T. de Saint-Nazaire
Bertrand BEREZAY	Directeur Interrégional - PROMOTRANS
Monsieur BESSIERE	Directeur d'Agence - Transports JOYAU
Christophe BOURSIN	Chargé de Mission - Secrétariat Général pour les Affaires Régionales
Gilles BOUYER	Président du Conseil Economique et Social des Pays de la Loire
Nadia BOUYER	Chef de la division Intermodalité - Direction Régionale de l'Equipement de Bretagne
Philippe BROCHARD	Chef du Département International - NOVATRANS
Claudie BRUANDET	Biscuiterie Nantaise
Sandrine CAPELLE	Chargé de recherches - Observatoire Régional des Transports des Pays de la Loire
Jean-Luc CHAGNOLLEAU	Administrateur du Port Autonome
Gaëlle CHERIF	Stagiaire - Observatoire Régional Transports des Pays de la Loire
Didier CHRISTOPHE	Journaliste - Alouette FM
Madame CHUPIN	Centre Technique Régional de la Consommation
Michel COQUILLE	Président Régional - F.N.T.R.
Maïté COSNARD	Coordinatrice - C.E.S.R.
J. Erwann COURTEL	Président - l'UPACCIM
Philippe COUSSEAU	Vice-Président de la Commission Routes - A.U.T.F.
Nicolas de ROUAULT	MTTM LA FRATERNELLE
Chantal DELAUNAY	Responsable des Transports - Direction Départementale de l'Equipement du Maine et Loire
Christophe DIDIER	Journaliste
Thomas DOCQUIN	Chargé de Mission à R.F.F. - Délégation Régionale Bretagne Pays de la Loire
Denis DOUILLARD	Chargé d'études à l'Observatoire Régional des Transports des Pays de la Loire
Pierre DUFIL	Chef du pôle production - S.N.C.F.
Pascal DULAURIER	Inspecteur du Travail des Transports
Thierry DUSART	Directeur Départemental des Affaires Maritimes
Patrick ESCHENBRENNER	Chef du service Prospectives et Economie - Port Autonome de Nantes Saint-Nazaire
Henri FAVRE	Président de la commission "Infrastructures et Energie" - Conseil Economique et Social des Pays de la Loire

François FAYOLLET	Inspecteur Principal - Adjoint au Directeur Interrégional des Douanes
Serge FERRE	Inspecteur Régional Transports - Direction Régionale de l'Equipeement
Gildas FOUASSON	Responsable du Centre de Ressources - Comité d'Expansion Economique de Loire Atlantique
Carole GARRY	Chef du Service Etudes - Conseil Economique et Social des Pays de la Loire
Monique GASCARD	Système U honoraire
Alain GAUDEFROY	Directeur de l'Observatoire Régional des Transports des Pays de la Loire
Gérard GAUTIER	Membre de la commission nationale de la F.N.A.U.T. des Pays de la Loire
Dominique GOELO	SGN – STEF Logistique
Alain-Louis GOURDY	Directeur du Service Infrastructures - Conseil Régional des Pays de la Loire
Joël GRAVELEAU	Président - Ouest Logistique
Sylvie GUIHENEUC	Chargée de Mission - Angers Agglo Développement
Nathalie HARVEY	Stagiaire - Observatoire Régional des Transports des Pays de la Loire
Olivier HERVE	HELVETIA Assurances
Hugues HIERNARD	Délégué Interrégional - OPCA Transports
Roger HYVARD	Membre de la Commission "Sanitaire et Social" - Conseil Economique et Social des Pays de la Loire
Martial JORDAN	Directeur - C.N.C.
Lydia KERNEVEZ	Chargée de mission "Charte Qualité TRM" - Observatoire Régional Transports des Pays de la Loire
Halima KREYTE	Demandeur d'emploi dans la logistique
Jehan-Paul LABRUSSE	Secrétaire du Club Logistique
Sébastien LAPLANCHE	Coordinateur Pédagogique - Ecole de maîtrise des transports et de la logistique - Institut Européen de logistique
Patrice LASCOSTES	Chef du Service études - Secrétariat Général aux Affaires Régionales
Philippe LAUNAY	Président - ITI
Jean-Marc LE COQ	Stagiaire - Observatoire Régional des Transports des Pays de la Loire
René LE NAOUR	Responsable - Observatoire Régional des Transports de Bretagne
Christophe LECLERC	Adjoint au Chef de Service Prospective et économie - Port Autonome de Nantes Saint-Nazaire
Samuel LEFEBVRE	Stagiaire - Observatoire Régional des Transports des Pays de la Loire
Eric LEGAL	Transports JOYAU
Paul LEGENDRE	Président - Observatoire Régional des Transports des Pays de la Loire
Jean-Bernard LUGADET	Secrétaire - F.N.A.U.T. des Pays de la Loire
Alain MALGOGNE	Président Directeur Général - Transports MALGOGNE
Jacques MAURIT	Division Aménagement - Direction Régionale de l'Equipeement des Pays de la Loire

Gilles MERIODEAU	Ingénieur Transports - A.D.E.M.E.
Jacques MICHAUX	Président Régional - F.N.A.U.T. des Pays de la Loire
Serge MICHEL	Représentant Régional - R.F.F. - Délégation Régionale Bretagne Pays de la Loire
Jean-Paul MOREAU	Chambre Régionale de Commerce et d'Industrie
Michel NARIOO	Adjoint au Maire de la Roche sur Yon
Françoise OLLIVAUD	Chargée d'études - Comité d'Expansion Economique de Vendée
Jean-Paul OURLIAC	Directeur Régional de l'Equipement des Pays de la Loire
Gérard PATEY	Directeur - Port Autonome de Nantes Saint-Nazaire
Marianne PELET	Chargée d'études Mobilité Déplacements - Direction Départementale de l'Equipement du Maine et Loire
Christophe PLANTY	Directeur Commercial - Responsable prospective économie - Port Autonome de Nantes Saint-Nazaire
Antoine PONSAR	Directeur opérations portuaires - MTTM La Fraternelle
Pierre-Yves PURPAN	Responsable de site - SYSTEME U Ouest
Jean-Michel QUELLEC	Chef de Service - I.N.S.E.E.
Monsieur QUERAULT	ROCHAIS BONNET
Jean-Paul RAZER	Directeur - SEA INVEST France
Olivier ROCABOY	Directeur du Développement Territorial - Chambre Régionale de Commerce et d'Industrie
Jean-Michel ROGER	Directeur d'Agence - T.N.D. Ouest
Armel ROLLAND	Président du Conseil d'Administration - Agence Maritime VIGNERON
Jean-Louis ROUSSIERE	Directeur d'Agence - Transports JOYAU
Christine SANCHEZ	Responsable d'exploitation - Compagnie Ligérienne de Transport
Claude SEYSE	Conseillère Générale - Adjointe spéciale de Chantenay - Mairie de Nantes
Louis TARDIVEL	Direction du Développement Territorial - Chambre Régionale de Commerce et d'Industrie
Nicolas TERRASSIER	Délégué Général - Union Maritime
Sandra THERAUD	Secrétaire Technique - Autoroutes du Sud de la France
Gérard TROUILLET	Président Régional - U.N.O.S.T.R.A.
André TURCOT	Responsable - Observatoire Régional des Transports de Poitou-Charentes
Professeur VIGARIE	Université de Nantes
Pascal VIVIEN	Chargé d'études - A.U.R.A.N.

1) - Introduction

Gérard PATEY, Directeur du Port Autonome de Nantes Atlantique, après avoir accueilli les participants au colloque, donne la parole à l'animateur, Didier CHRISTOPHE.

L'Organisation logistique pour l'Ouest et le Port Atlantique, thème pour lequel il existe de nombreuses questions et de réflexions, auquel est lié l'avenir économique de l'Ouest.

Colloque organisé par l'O.R.T. Pays de la Loire

Didier CHRISTOPHE : L'organisation logistique pour l'Ouest et le Port Atlantique, voilà le thème de cette fin d'après-midi qui se situe dans le prolongement de l'Assemblée Générale de l'O.R.T. des Pays de la Loire (Observatoire Régional des Transports). Le thème est vaste et un peu brumeux pour de multiples raisons. Les interrogations sont nombreuses quand on parle des transports de marchandises, que ce soit sur le rail, par la route, par les airs ou par la mer ; les interrogations sont également nombreuses quand on évoque l'avenir économique de toute cette région Ouest située à un bout de l'Europe dans un contexte où le terme mondialisation prend chaque jour un peu plus de place. Il faut donc que les outils servant à asseoir un développement durable pour un territoire aient un sens aigu de la performance. Comment ? C'est un peu la grande question du jour. Les idées, les projets en matière d'organisation logistique ne manquent pas ; ils sont portés par des hommes et des femmes issus de structures professionnelles avançant dans la même direction sans pour autant s'en rendre compte. C'est l'une des raisons qui a amené l'O.R.T. à organiser ce colloque. Paul LEGENDRE, Président de l'O.R.T., est à mes côtés. Lorsque pour la première fois, j'ai eu contact avec l'O.R.T., j'ai ouvert un petit peu grands les yeux, tendu l'oreille, voire les deux, parce que jusqu'à présent, je n'avais jamais entendu parler de l'O.R.T.. Alors, première question, la mission de cette association ?

Paul LEGENDRE : Préalablement, je vais remercier Monsieur PATEY de nous accueillir dans ces magnifiques locaux et de nous permettre de débattre ensemble de la logistique.

Qu'est-ce que l'O.R.T. ? L'O.R.T. est une association créée en 1994 à l'initiative de l'Etat puisque ses

L'O.R.T. Pays de la Loire, association de tous les grands acteurs du transport, pour l'information statistique et l'aide à la décision ; plate-forme d'échanges.

Convergence de raisons pour organiser ce colloque.

Des personnalités régionales pour présenter leur position, proposer des orientations, afin de contribuer à la réflexion, de favoriser un processus de décision.

membres fondateurs en étaient la Direction Régionale de l'Equipeement et la Direction Régionale de l'INSEE. Elle regroupe tous les grands acteurs régionaux concernés par les transports que sont, bien sûr, les administrations, les chambres consulaires, les associations professionnelles, etc.... Ses missions, puisque je pense que cela vous intéresse : l'information statistique, et je crois que c'est là, la priorité ; mais c'est également un outil d'aide à la décision à travers toutes les études qui y sont réalisées ; c'est enfin une plate-forme d'échanges comme nous pouvons en témoigner ce soir.

Didier CHRISTOPHE : Les raisons qui vous ont amené à réaliser justement ce colloque ?

Paul LEGENDRE : Je pense qu'elles sont extrêmement nombreuses, parce qu'aujourd'hui, il est indéniable que l'intérêt que tous les grands acteurs économiques portent au transport et à la logistique est réel et démontré. De nombreuses publications en témoignent. Ainsi la Région a-t-elle établi son plan stratégique. Des schémas de transport ont été établis par l'Etat. Un nouveau contrat de plan Etat-Région vient d'être signé en l'an 2000. Enfin, vous avez certainement été informé de l'étude tout à fait remarquable qui a été réalisée par le CESR sur le thème de la logistique. Quant aux entreprises, je ne vous surprendrai pas en disant que toutes s'interrogent dans leurs différentes sphères sur leur compétitivité et leur devenir. Toutefois, il faut aussi constater que les lieux de rencontre et de mise en commun des idées sont plutôt rares. C'est pourquoi le Conseil d'Administration de l'O.R.T. dont le rôle essentiel, je le rappelle, est l'aide à la décision, a souhaité réunir les personnalités que vous allez avoir le plaisir de nous présenter tout à l'heure et qui, pour chacune d'entre elles, vont rappeler leur position, mais surtout dégager des orientations communes permettant, du moins nous l'espérons, de faire progresser les grands choix à venir en matière d'aménagement du territoire, de renforcement des infrastructures, qu'elles soient routières, ferroviaires, portuaires ou aéroportuaires ; de la multimodalité

dont on parle beaucoup et enfin de l'ouverture sur l'Europe. Notre objectif, vous le voyez, est à la fois large et mesuré : il s'agit surtout de contribuer à la réflexion et favoriser un processus de décision.

2) Les questions

Didier CHRISTOPHE : Merci Monsieur le Président. Gérard PATEY est à mes côtés ; j'appelle également Jean-Paul OURLIAC, Directeur Régional de l'Equipeement, Gilles BOUYER, Président du Conseil Economique et Social des Pays de la Loire et Joël GRAVELEAU, Président d'Ouest Logistique, à venir me rejoindre sur ce plateau. Gérard PATEY, après vos quelques mots d'accueil, puisque nous nous trouvons au siège justement du Port Atlantique, vous êtes concerné à plus d'un titre par ce colloque. Dans un premier temps, présentez un petit peu cet outil portuaire, un formidable outil, le premier sur la façade atlantique européenne. Une position de leader qui se traduit comment ? Quelques chiffres, quelques éléments clés justement sur la présentation du port ?

• ***Le Port Atlantique***

Le Port de Nantes Saint-Nazaire, un outil multispécialiste.

Gérard PATEY : Comme vous venez de le rappeler, le Port de Nantes Saint-Nazaire est un outil logistique très important, on pourrait même dire essentiel dans notre région du grand Ouest : un outil qui traite environ 30 millions de tonnes par an sur une série de sites qui s'étalent tout au long de l'estuaire de Nantes à Saint-Nazaire, avec une répartition par spécialités. La notion de quai public généraliste n'est plus d'actualité. De plus en plus, on raisonne par des terminaux spécialisés. Nous le considérons comme un outil multispécialiste, c'est à dire que nous avons une série de terminaux spécialisés pour un certain nombre de produits sur lesquels je vais revenir.

Le 4^{ème} port français, le 1^{er} sur la façade atlantique. Le plus fort taux de croissance des ports français, voire des ports étrangers en 30 ans.

Pour les 2/3, du trafic énergétique, pour 1/3 des trafics de marchandises, avec des produits à l'image de l'activité économique de la région.

Un trafic total de l'ordre de 30 millions de tonnes, ce qui signifie que nous sommes les premiers sur la façade atlantique européenne, au plan français, nous sommes le quatrième port, derrière Marseille, Le Havre et Dunkerque. Au plan européen, nous sommes dans une fourchette de la 25^{ème} à la 30^{ème} place. Le trafic a augmenté de façon importante au cours des dernières années : en 30 ans son trafic a été triplé. On prend 30 ans parce que cela correspond à peu près à la création de l'établissement public Port Autonome de Nantes Saint-Nazaire. Le trafic a été multiplié par trois, ce qui en fait le plus fort taux de croissance des ports français, voire des ports européens. Cette croissance était liée à certaines grandes décisions d'aménagement du territoire, notamment celle d'implanter un terminal méthanier à Montoir dans les années 75, ce qui a permis de "booster" l'ensemble des autres activités en permettant d'offrir un certain nombre d'infrastructures générales qui bénéficiaient à tous les trafics.

Nous avons l'habitude de répartir notre activité entre l'énergétique et le non énergétique, pour différentes raisons. L'une de ces raisons est que pour le trafic énergétique, nous avons assez peu de prise sur son évolution : quelle que soit la qualité de nos prestations, nous estimons que l'impact sur l'évolution de ce trafic est relativement faible. Par contre, le trafic non énergétique est beaucoup plus lié, me semble-t-il, à notre action. Au cours des dernières années, on a constaté des variations erratiques sur l'énergétique ; par contre, le non énergétique est en croissance constante régulière ; il représente de l'ordre du tiers du trafic total. Que trouve-t-on dans ce trafic ? On trouve une série de produits, un peu à l'image de l'activité économique de la région, avec bien sûr une forte dominante liée à l'agriculture : alimentation animale et céréales ; également du trafic lié aux industries automobiles, le trafic roulier lié à la présence d'une usine à Rennes, et enfin les conteneurs dans lesquels on retrouve des marchandises qui sont également à l'image de ce que nous produisons, c'est-à-dire beaucoup de produits alimentaires à l'exportation. Pour ce trafic, je crois que c'est important dans le cadre de ce colloque d'insister sur le fait qu'au-delà de la simple fonction de passage portuaire, c'est-à-dire de faire

Au niveau du passage portuaire une véritable intégration des chaînes logistiques s'est développée.

A partir d'un simple passage portuaire au départ, des activités logistiques, des activités de transformation et de commerce.

passer la marchandise d'un mode de transport maritime à un mode terrestre ou inversement, s'est développée une véritable intégration des chaînes logistiques avec des opérations de valeur ajoutée liées au passage de ces marchandises, l'idée étant de profiter de cette rupture de charge qui est un coût en soi pour essayer d'enrichir la marchandise. On rentre là en plein dans la problématique logistique. Dans le domaine du conteneur et des marchandises diverses ou sur notre terminal de Montoir qui traite aujourd'hui environ 110 000 équivalents 20 pieds par an, nous avons vu se développer des activités de stockage, d'empotage et de dépotage. Pour l'alimentation animale où nous avons un centre de stockage qui est devenu une place de marché, c'est-à-dire qu'on a déconnecté la fonction déchargement du navire de la fonction distribution finale, les navires sont déchargés à très haute cadence et ensuite, la livraison est assurée à cadence moindre ; ceci permet d'éviter des attentes très préjudiciables pour le transport routier et son coût. De la même façon, pour les produits forestiers, à côté du déchargement pur et simple de la marchandise, il y a une véritable place de négoce et une place de transformation à Cheviré où l'on trouve des scieries, des séchages, etc. On trouve finalement sur cette plate-forme, l'ensemble des produits de toutes provenances. Pour le trafic roulier que j'ai évoqué tout à l'heure, à l'origine, il s'agissait pratiquement d'échanges entre deux usines du groupe Peugeot-Citroën à Rennes et à Vigo en Espagne. Aujourd'hui, le mode d'organisation logistique a évolué puisque, à l'importation, les voitures fabriquées en Espagne, au lieu de retourner à l'usine de Rennes pour des contrôles finaux, sont en fait réexpédiées depuis le port. On peut également signaler que d'autres pôles logistiques sont actifs, notamment sur les bassins de Saint-Nazaire : les pôles frigorifiques avec à la fois du froid négatif et du froid positif, les produits sidérurgiques en liaison avec les industries implantées sur l'estuaire, et des centres de distribution de vrac liquide. En fait, le port est à considérer de plus en plus, non pas comme un outil en soi isolé, mais bien comme un élément dans une chaîne globale ; et il me paraît important de donner quelques ordres de grandeur de la part que

Le port est un élément de la chaîne globale de transport,

avec des coûts d'approche importants.

Ces coûts d'approche conditionnent la zone d'influence du port.

peuvent représenter les différentes composantes de cette chaîne de transport.

Un exemple est celui d'un conteneur qui part de Tours pour aller au Japon, avec une part de transport relativement faible pour le passage portuaire : la part importante est le transport d'approche auquel il conviendrait d'ajouter le transport de livraison finale qui est de même ordre de grandeur. De la même façon, pour un produit en vrac, des tourteaux de soja par exemple, pour les amener du Brésil jusqu'au Port, il y a environ 150 F par tonne, le passage portuaire, mettons à la louche 50 F par tonne et un transport final, je pense qu'on a indiqué 50 F par tonne mais je pense que le point final de livraison n'est pas cohérent avec les 50 F qui correspondraient plutôt à une centaine de kilomètres. Nous sommes donc amenés de plus en plus à nous préoccuper très fortement de la partie transport terrestre, et en fait, c'est le transport terrestre qui va déterminer nos hinterlands. On peut également vous montrer sur une carte quel est notre hinterland, celui-ci étant très variable selon les produits. Les produits pour lesquels nous allons le plus loin, ce sont sans doute les produits forestiers ; pour l'alimentation animale, c'est la grande poche intermédiaire ; par contre pour les conteneurs, notre zone d'influence est relativement faible parce qu'on est très vite en compétition avec des itinéraires via Le Havre. Donc très forte importance pour nous des coûts d'approche terrestre. Voilà les principaux éléments que je voulais vous donner pour cette introduction, puis je reviendrai après sur ce que nous essayons de faire pour développer notre activité logistique.

Didier CHRISTOPHE : Merci Gérard PATEY. Votre intervention tombe plutôt bien puisque ce matin dans les colonnes d'Ouest France, le Directeur du port intervenait sous le titre : "Un Port qui vit !". Il faudra peut-être le remettre dans le contexte nantais.

Gérard PATEY : Oui, effectivement, il faut replacer cette réponse dans le contexte des questions qui

Le Port de Nantes Saint-Nazaire existe, vit et se développe.

m'étaient posées, puisque le journaliste avait fait un article dans la perspective de l'ouverture aujourd'hui sur Nantes d'un centre logistique du groupe Descours et Cabaud. C'est un groupe lyonnais qui est un négociant en acier et en produits de construction ; mon affirmation avait principalement pour objet de préciser que le port de Nantes n'était pas un port en déclin comme certains auraient tendance à vouloir le laisser entendre. Le Port de Nantes existe, il vit, il se développe. Alors ceci étant, je pourrais tout à fait étendre cette affirmation à l'ensemble du Port de Nantes Saint-Nazaire, mais dans le cadre de l'interview, c'était le Port de Nantes lui-même qui était visé, la partie amont du Port.

• Les réflexions du C.E.S.R.

La logistique, technique d'organisation des moyens matériels dans les meilleures conditions d'efficacité, à l'origine technique militaire.

Didier CHRISTOPHE : Merci Gérard PATEY, on vous retrouvera tout à l'heure. Petite précision quand même, après l'intervention des différentes personnalités qui sont sur ce plateau, vous aurez la possibilité bien sûr de poser toutes les questions à ces intervenants. Gilles BOUYER, nous aurions peut être du commencer par vous avec vos réflexions sur la logistique. L'un des termes génériques de ce rendez-vous, c'est la logistique. Les définitions dans le dictionnaire sont nombreuses : il y a tout d'abord une définition militaire ayant trait aux activités et aux moyens permettant à une armée d'accomplir sa mission dans les meilleures conditions d'efficacité (approvisionnement en vivres et en munitions) ; l'autre définition est l'organisation matérielle d'une entreprise et d'une collectivité. Pour le Président que vous êtes du CESR, je suppose que cette définition est incomplète.

La logistique, art d'organiser les transports, tout le monde en fait, mais plus ou moins bien.

Gilles BOUYER : La logistique n'est pas une chose compliquée. Tout le monde en fait comme Monsieur Jourdain faisait de la prose. Quand on fabrique quelque chose qu'on doit livrer, on fait de la logistique. Il faut donc démystifier le mot.

Technique récente dans les entreprises qui cherchent à optimiser l'organisation de leurs transports.

L'efficacité logistique, c'est de répondre à toute demande, y compris de livraison de petits colis en n'importe quel point du monde.

Un doublement prévisible en 10 ans des flux de marchandises.

Avec la prose, on peut aussi faire des chefs d'œuvre, comme avec l'art de transporter et d'acheminer les marchandises.

Il y a trente ans, le mot logistique n'était pas employé, sauf en matière militaire. Cela désignait alors les moyens d'approvisionner l'artillerie en munitions dans les circonstances les plus délicates. Aujourd'hui, c'est une science pacifique servie par des ingénieurs spécialistes.

Les entreprises l'ont même "externalisée", car c'est en quelque sorte une technique à part, différente de la production et extérieure à celle-ci.

Je suis allé rendre visite à une grande maison de Cognac, et je leur ai demandé pourquoi toute leur production était distribuée à partir de ROTTERDAM. La réponse a été claire : "Parce que les Hollandais ont une des meilleures logistiques du monde. Ils mettent autant de soins à livrer 6 caisses de Cognac dans une île d'Indonésie, que 400 caisses à TOKYO. Notre travail est de faire du Cognac, pas de le livrer".

Dans l'Ouest, les grandes entreprises de transport comme celle de Monsieur GRAVELEAU ont développé de remarquables systèmes de logistique.

Didier CHRISTOPHE : Ce qui veut dire que la logistique est une activité, on peut le dire en plein essor, et qui représente un poids économique certain.

Gilles BOUYER : C'est en plein essor, d'autant que dans les dix ans à venir, nous allons être confrontés au problème du doublement des marchandises transportées, ce qui impliquera forcément une quasi saturation des voies terrestres.

Si l'on circule sur la route entre Bayonne et Bordeaux, on a une petite idée de ce que nous verrons : une file ininterrompue de camions sur la voie de droite, et les voitures de tourisme se faufilant comme

La situation deviendra hautement critique sur le réseau routier.

Des réflexions, des conclusions : on aura besoin de tous les moyens en transport.

Les hommes publics doivent essayer de prévoir ce qui va se passer. Il importe dans tous les cas de ne pas perdre de temps, surtout si l'écologie vient retarder les réalisations.

Le cabotage nécessite relativement peu d'investissements.

elles peuvent sur la voie de gauche entre les camions qui se dépassent.

Ensuite, le moindre incident ou accident, se transforme instantanément en bouchon impressionnant. Toutes les nations d'Europe sont représentées sur ce parcours. Beaucoup de ces véhicules ne font que traverser notre pays, sans rien y prendre, sans rien y laisser.

Nous avons étudié ce problème de la logistique au sein du CESR, et nous en avons tiré quelques constatations de bon sens :

1/ Pour faire face à cet énorme défi du doublement nous aurons besoin de tous les moyens à notre disposition.

2/ Le maillage et le développement des infrastructures terrestres reste donc à l'ordre du jour.

Didier CHRISTOPHE : On en parlera peut-être tout à l'heure au moment des propositions. Est-ce qu'il y a une prise de conscience des chefs d'entreprise par rapport à ce poids que représente la logistique ?

Gilles BOUYER : Le problème des pouvoirs publics, est de prévoir ce qui devrait se passer, et qu'il faut le traiter suffisamment en amont pour en amortir les conséquences fâcheuses. Il faut cinq ans minimum pour construire une autoroute, s'il n'y a pas d'opposition de principe. Le contournement de Niort a pris cinq ans de retard pour des raisons de principe.

Didier CHRISTOPHE : Et pour le Port de Saint-Nazaire, une logistique performante ?

Gilles BOUYER : Le transport maritime repensé, peut être une des solutions au problème à traiter. Il ne demande peu ou pas d'infrastructures, sinon quelques aménagements portuaires. En tout, de l'ordre de 1 à 100 par rapport au coût d'une autoroute : ~ 30 à 50 millions de Francs du kilomètre, ou d'une voie

ferrée électrifiée qui se situe au niveau de 80 millions de Francs.

Le cabotage est un des moyens à développer. On peut d'autant moins en faire l'économie, qu'aujourd'hui il est réduit à peu de chose.

Nous n'avons plus qu'une vingtaine de caboteurs non dédiés à la desserte des îles, pour 5500 km de côtes. Les Allemands en possèdent 450 pour 770 km. Le rapport en leur faveur est de 1 à 80.

N'oublions pas que la ligne Hanséatique a été créée en 1180 à Lübeck pour le Prince Henri Le Lion. Ils en ont gardé la tradition. Elle étendait ses ramifications dans toute l'Europe. A nous de la faire revivre, la création de l'Europe politique et économique est un cadre rêvé pour cela.

"Le cabotage, c'est zéro en France : il faut relancer le cabotage".

• **Qu'attendent les industriels**

Didier CHRISTOPHE : Monsieur le Président. Derrière ces mots, il y a aussi le sentiment des industriels et des professionnels. Joël GRAVELEAU, vous êtes un homme du transport, mais vous êtes aussi Président d'Ouest Logistique. Alors, question très simple, cette structure, c'est quoi, elle sert à quoi ?

Joël GRAVELEAU : Messieurs les Présidents, Mesdames, Messieurs, tout d'abord, à chaud, je voudrais dire que je suis tout à fait d'accord avec le Président qui vient de dire qu'il faudra pour régler les problèmes futurs, utiliser toutes les solutions qui peuvent exister aujourd'hui sur la terre, mais ce sera sans doute un des grands débats qu'on aura tout à l'heure puisqu'on parlera des scénarios qui sont retenus. Il y a là une politique qui est en marche actuellement et il est intéressant d'en parler. Je trouve que vous avez bien choisi en pensant à l'Espagne dont les flux export et import traversent naturellement la France. Dans les scénarios retenus aujourd'hui les trafics de transit n'ont pas été pris en compte, pas plus d'ailleurs que les trafics portuaires.

Utiliser toutes les solutions possibles.

Vous m'avez demandé de présenter Ouest Logistique. Pour moi en tant que jeune Président, c'est une première, puisque c'est la première fois que j'interviens pour présenter Ouest Logistique. Qu'est-ce

Ouest Logistique, une association des acteurs économiques, préconisant l'élargissement des marchés européens et mondiaux, ainsi que la compétition pour faire progresser la situation.

Des infrastructures de communication et de transport qui répondent bien aux besoins des entreprises.

qu'Ouest Logistique ? L'idée est issue d'une réflexion des dirigeants et opérateurs logistiques du Grand Ouest qui a eu lieu à Ploërmel le 31 mai 1996. Nous avons créé une association quelques années après en 1998. Le premier Président était un nantais puisque c'était Monsieur Georges DROUIN. Le point de départ de notre réflexion, c'est que les dimensions changent ; nous sommes dans une aire de mondialisation ; l'Union Européenne se construit, avec un élargissement de l'Europe à l'Est, et l'économie se mondialise. S'il y a une concurrence vive entre les entreprises, il y a aussi une concurrence vive entre les territoires. Les pays sont en concurrence avec les autres pays, et à l'intérieur de la France, les régions sont aussi en concurrence avec les autres régions, par exemple pour attirer les entreprises ou pour favoriser les entreprises de leur territoire. Cette prise de conscience de l'importance de la logistique pour les entreprises de l'Ouest dans cette compétition, nous a conduits à l'obligation d'associer le monde économique dans la réflexion globale de la logistique. Cette création d'Ouest Logistique est motivée par deux objectifs : rapprocher le Grand Ouest des grandes zones de distribution et de consommation, c'est-à-dire rapprocher l'Ouest de la banane bleue, c'est-à-dire de Milan à Londres ou de Londres à Milan, et ancrer l'Ouest au reste du monde, l'Ouest ne devant pas être le maillon faible de l'Europe.

Notre action consiste à sensibiliser les décideurs politiques ou autres dans l'objectif de doter le grand Ouest d'infrastructures de communication et de systèmes de transport qui répondent aux besoins des entreprises. Nous avons commencé d'abord par avoir comme démarche de définir en commun des équipements et des infrastructures qui sont nécessaires dans l'Ouest pour satisfaire ces objectifs. Nous voulons surtout fédérer les volontés locales et agir auprès des pouvoirs publics pour faire évoluer les infrastructures. Notre vision, n'est bien sûr pas du tout une vision purement routière, l'enjeu étant de promouvoir une logistique performante pour les entreprises de l'Ouest ; notre démarche est évidemment plurimodale. Alors quelles sont les grandes actions que nous soutenons ? Sur le mode

Fédérer les volontés locales, agir sur les pouvoirs publics.

Réaliser les infrastructures ferroviaires nécessaires

Rendre la route plus performante en réalisant les liaisons manquantes.

Réaliser Notre Dame des Landes, mais aussi conforter les aéroports bretons.

ferroviaire d'abord : nous soutenons l'interconnexion sud pour le TGV ; nous soutenons le contournement du Mans par le TGV qui permet évidemment de gagner du temps ; nous souhaitons aussi, puisque nous sommes dans le Grand Ouest, c'est-à-dire les Pays de la Loire, mais également la Bretagne, rapprocher Brest et Quimper de Paris. Aujourd'hui on parle de Marseille en 3 heures au départ de Paris. Nous aussi nous avons un objectif, celui de faire que demain Brest et Quimper soient à 3 heures de Paris. C'est difficile, c'est vrai, mais ce n'est pas irréalisable. Nous souhaitons aussi l'amélioration du transport de fret de l'Ouest sur les grands axes, particulièrement vers les grands axes de production et de consommation de l'Europe. Nous voulons la promotion de trains rapides, le développement du combiné rail-route bien sûr et des plates-formes multimodales. Sur le mode routier je vous donnerai quelques indications sur les grandes priorités : de façon globale, on pourrait améliorer la performance si l'on arrête d'abord cette habitude française de faire tout passer par Paris. Alors sur les grands axes, je dirais que sur le Nord-Sud, il faut terminer la route des estuaires ; c'est vrai qu'elle est avancée aujourd'hui, qu'elle est même bien avancée, mais enfin il y a encore un petit bout qui reste au-dessus de Rennes, entre Caen et Rennes ; sur l'axe Est-Ouest, il faut accélérer la construction du tronçon Angers-Tours-Vierzon et Orléans-Courtenay. Plus près de nous, l'aménagement intérieur du territoire où vous le savez, il y a la majorité des flux de transport, il faut réaliser la route centrale pour la Bretagne ; je pense aussi que si nous voulons rejoindre nos voisins du Poitou, il faut aussi faire cette route de Nantes sur Poitiers.

Pour le monde aérien, bien sûr, nous soutenons Notre Dame des Landes qui serait la plate-forme aéroportuaire intercontinentale de l'Ouest, mais aussi nous continuons à soutenir les aéroports bretons. Il est évident que si nous pouvons avoir un Rennes-Londres, c'est très bien, si nous pouvons avoir un Brest-Londres, c'est encore très bien ; mais on sait très bien que si demain on veut avoir de l'Ouest un direct sur Munich par exemple ou pour des vols plus longs, il nous faut là un Hub beaucoup plus

Le port Atlantique, un avantage majeur, qui doit être bien relié aux régions pour qu'elles en bénéficient, et au reste du monde.

important et l'Hub de Notre Dame des Landes, bien entendu, répond tout à fait à cette demande. Le mode maritime, puisque c'est l'objet de la réunion, pour moi il y a similitude entre le mode maritime et le mode aérien, avec une grande différence, c'est qu'on a l'avantage d'avoir le port intercontinental. Ce port, il existe déjà, il est là, c'est le Port de Nantes Atlantique et je dirais qu'en matière de logistique, de manière générale, les ports sont un plus pour l'Ouest. La proximité du Port Atlantique est un atout incontestable pour les industriels de l'Ouest. Les industriels souhaitent la création de connexions directes sur les grandes voies maritimes intercontinentales, et vous allez être content Monsieur le Président : ils souhaitent le développement du cabotage. Dans ce sens, ils doivent soutenir le Port Atlantique avec leur activité, mais nous devons aussi faire en sorte que les trafics des autres régions trouvent le port attractif pour bénéficier d'un apport supplémentaire qui peut permettre au port évidemment d'améliorer aussi ses services. L'attraction globale que je vous décrivais tout à l'heure va bien entendu tout à fait dans ce chemin. Voilà quelques idées que nous soutenons aujourd'hui dans l'association Ouest Atlantique.

• ***La position de l'Etat***

Didier CHRISTOPHE : Merci. On rentre dans la phase des propositions et notamment le point de vue de l'Etat, avec le Directeur Régional de l'Equipeement, Jean-Paul OURLIAC, présent au cours de ce colloque. Peut-être un commentaire très léger sur ce qui vient d'être dit sur les attentes très nombreuses des professionnels. Un commentaire sans pour autant détailler toutes les propositions, du moins les attentes des industriels.

*Schéma de services collectifs arrêtés
par le CIAT et soumis à consultation.*

*Souci de rééquilibrage modal et
régulation des transports.*

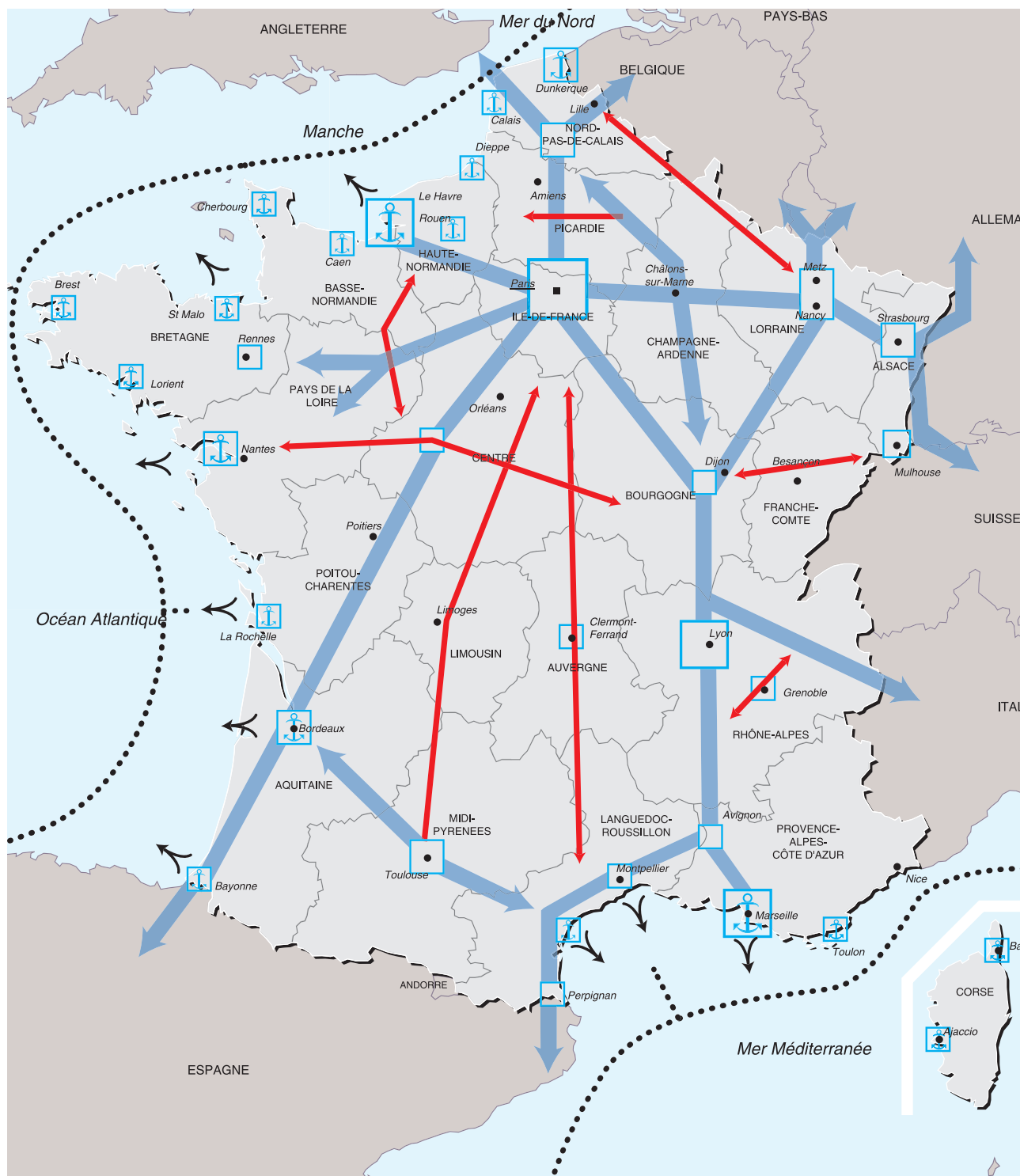
*Souci de répondre à la demande
avec une alternative au tout routier.*

Jean-Paul OURLIAC : Les professionnels ont des attentes très nombreuses ; c'est normal et on va essayer de ne pas les décevoir. Un de mes voisins disait : "Quand on aime on ne compte pas et quand on demande, on ne compte pas non plus". L'Etat lui, quand il programme, a besoin de compter un peu, et sa politique en matière de transports a été récemment formalisée dans des documents que la plupart d'entre vous connaissent, dont vous avez entendu parler, puisqu'il s'agit des schémas de services collectifs de transport de voyageurs et de marchandises. Issus de la Loi d'orientation pour l'aménagement et le développement durable du territoire, ces documents ont été arrêtés par le CIAT en octobre dernier, puis soumis à une consultation sur toute la période d'octobre 2000 à mai 2001, période au cours de laquelle ont été consultés le CESR, le Conseil Régional, les Conseils Généraux, le Comité Régional d'Aménagement du Territoire, le Comité Régional des Transports et un certain nombre d'autres organismes. Je crois que dans la salle, chaque participant a dû être consulté au moins une fois.

Alors qu'est-ce qu'il y a dans ce schéma ? Pour le débat qui nous intéresse :

- Le souci d'avoir un rééquilibrage intermodal de l'offre et une régulation du transport, la volonté d'une meilleure efficacité et d'une prise en compte de la qualité. Comment est-ce que cela se traduit ?
- Une réponse aux évolutions de la demande de transport d'abord. Je reviendrai après sur ce qu'est cette demande. Elle se manifeste effectivement comme l'a très bien dit le Président BOUYER, par une augmentation, une explosion en volume, comme on n'en a jamais eu d'exemple dans l'histoire de l'humanité.
- Une proposition également d'alternative à un "tout routier" qui ne veut pas dire que l'on arrête le transport routier, mais qui constate que l'ensemble du transport de fret ne pourra pas simplement être confié à la route ; pas seulement parce qu'il n'y a que deux voies entre Bordeaux et Bayonne, mais parce que bien sûr, il y a des transports maritimes possibles, et une des volontés clairement affirmées

L'organisation multimodale du transport de fret à l'échelle nationale et européenne



Les trafics terrestres sont concentrés sur des grands axes multimodaux (fer + route) ou (fer + fluvial + route) sur lesquels doivent être améliorées en priorité les performances des services ferroviaires et fluviaux.



Les principaux points d'échange intermodaux sont appelés à se développer et s'adapter, notamment les ports maritimes et leur desserte terrestre.



Des itinéraires alternatifs ou transversaux, principalement ferroviaires, seront aménagés pour le fret, ainsi que le développement du cabotage maritime.



dans le schéma est de développer l'intermodalité, c'est à dire de développer des liaisons entre la route et le rail par exemple.

- L'amélioration de la sécurité des transports

- et bien sûr le souci d'un développement durable qui se traduit par une préservation, à moyen ou à long terme, des ressources et de la qualité environnementales.

Un souci de préservation des ressources et de l'environnement.

Je voudrais revenir sur les volumes de transport. Que fait l'Etat dans ce domaine, à travers les schémas ? Il a consulté largement, et il indique quelle est l'hypothèse ou quelles sont les hypothèses sur lesquelles on va faire une programmation et qui paraissent à l'heure actuelle les plus réalistes à un horizon qui, je vous le rappelle est un horizon de 20 ans, donc assez lointain si on compare aux 6 ou 7 ans des contrats de plan et de la planification. Qu'est-ce que cette hypothèse ? C'est un scénario "multimodal volontariste", multimodal parce que c'est un rééquilibrage des modes de transports, volontariste parce qu'il y a une volonté de rééquilibrage au profit, en particulier du fluvial et du ferroviaire. Quel résultat ? Sur des hypothèses globales d'augmentation de 2,4 % par an, c'est-à-dire que l'évolution serait de même nature que sur la période précédente, on arrive à un quasi doublement de la demande de transports, et à une augmentation d'au moins 50 %, de 200 à 300 milliards de tonnes-kilomètres, pour le routier. 50 % en plus ce n'est pas rien. Dans cette hypothèse de recentrage entre les modes, pour le mode ferroviaire, c'est un triplement que l'on prévoit puisqu'il s'agit de passer de 48 milliards de tonnes-kilomètres à 150 milliards de tonnes-kilomètres. Et enfin, même si les chiffres demeurent faibles pour le fluvial, c'est un doublement qui est envisagé. Donc vous voyez que compte tenu des volumes qui sont en cause et dans tous les cas, dans tous les modes, ce sont des augmentations extrêmement importantes qu'il va falloir prendre en compte et assumer, avec un recentrage puisque l'objectif volontariste qui est fixé, c'est que le transport routier à l'issue de cette période de 20 ans ne représente plus 80 % du total, mais se limite à 65 % ce qui est quand même,

Scénario volontariste qui prévoit

- + 50 % pour la route

- un triplement pour le fer

- un doublement pour le fleuve

Les grandes orientations de la politique des transports

■ Le scénario dit "multimodal volontariste" (MV)

MARCHANDISES en milliards de tonnes- kilomètres	PIB + 2,3 % par an	Volumes de transport à l'horizon 2020 effets du scénario multimodal volontariste (MV)		
		1996	Parts modales	MV
Transport routier	213,8	80 %	65 %	306,1
Transport ferroviaire	48,3	18 %	32 %	150,0
Transport fluvial	5,7	2 %	3 %	13,0
Total	267,8			469,1

Croissances annuelles sur la période 1996-2020			
	71-96		MV
Transport routier	3,8 %		1,5 %
Transport ferroviaire	- 1,1 %		4,8 %
Transport fluvial	- 3,1 %		3,5 %
Total	2,4 %		2,4 %



effectivement, une grande partie. Alors cela suppose bien entendu des investissements, des aménagements qui sont prévus dans la région Pays de la Loire comme au niveau de chacune des régions françaises ; mais nous pourrions, si vous voulez, y revenir tout à l'heure.

Parmi les orientations de la politique des transports, au-delà du rééquilibrage il y a un souci de régulation des transports qui est indispensable dans un cadre européen. On a parlé de l'axe national Bayonne - Bordeaux et du "mur de camions". Ce que n'a pas dit Monsieur BOUYER, c'est que 80 % de ces camions étaient des camions étrangers. Il faut savoir qu'il y a plus de trafic de marchandises à travers les Pyrénées qu'à travers les Alpes françaises. C'est-à-dire que le trafic entre l'Espagne ou le Portugal et la France est largement supérieur au trafic qu'il y a entre l'Italie ou la Suisse et la France. Simplement d'un côté, il y a eu un certain nombre de tunnels routiers :

- le tunnel du Mont-Blanc, le Fréjus, etc...
- et des tunnels ferroviaires.

Du côté Pyrénéen, il n'y a pas de tunnel, à part le Puymorens, mais qui est un "petit" tunnel, et les liaisons ferroviaires sont limitées aux deux extrémités.

En conclusion, le rééquilibrage est important en matière d'infrastructures, mais il doit s'accompagner d'une harmonisation sociale au niveau communautaire et au niveau encore plus de l'Europe élargie que l'on attend à l'horizon 2008, d'une harmonisation des coûts des carburants et d'une harmonisation des caractéristiques des véhicules, accessoirement de leur consommation, des normes auxquelles ils répondent, et de leur charge.

Souci de régulation des transports au niveau européen,

avec harmonisation sociale, des coûts et des véhicules.

Didier CHRISTOPHE : Gilles BOUYER, sur ces différentes orientations exposées par le Directeur Régional de l'Équipement, un commentaire ? Ensuite, on passera rapidement aux propositions du CESR.

La route, solution de facilité en l'absence de moyens en cabotage.

Intérêt du cabotage en France et ailleurs aussi pour libérer les routes françaises.

3) Les réponses

• ***Les propositions du C.E.S.R.***

Un manque critique d'investissements ferroviaires.

Gilles BOUYER : Il existe dans le transport européen des choses paradoxales.

En Irlande, par exemple, 90 % du flux des marchandises importées et exportées se fait par la route, le transport maritime se limitant au court trajet Dublin - Liverpool, c'est à dire moins de 100 km.

La raison est historique. Lorsque les Irlandais ont recouvré leur indépendance, les armateurs, tous anglais, ont quitté le pays.

Le boom économique les a placé devant une situation complètement nouvelle pour eux, qu'ils ont réglé avec les moyens du bord, c'est à dire leurs transporteurs routiers.

Tout leur trafic vers l'Espagne et le Portugal par exemple, est organisé par voie terrestre, ce qui est paradoxal pour une île.

Ils sont preneurs de toute solution qui leur permettrait de donner au trafic maritime la place qu'il devrait avoir.

Didier CHRISTOPHE : Alors justement, les propositions du CESR concernant justement le thème ; vous parliez d'achever le maillage des infrastructures : c'est l'une des grandes propositions ?

Gilles BOUYER : La route des estuaires est quasiment terminée, en dehors du boyau de deux fois deux voies entre Bayonne et Bordeaux.

Le problème le plus crucial, est le développement de l'infrastructure ferroviaire, qui presque entièrement tournée vers le service des passagers, est à la limite de la saturation pour le trafic des marchandises.

Des solutions aux problèmes les plus visibles sont en cours de réalisation, comme le barreau sud entre Athis-Mons et Pallaiseau par exemple.

Depuis 50 ans la SNCF a donné la priorité aux transports de voyageurs.

Il faut un grand plan de développement du fer et les plans de financement adéquats.

Pour développer le cabotage, Neptune 21, un plan en quatre études qui est engagé :

*1) Etude des gisements de fret :
Quels flux, d'où viennent-ils et où vont-ils ?*

2) Etude des 22 ports de la façade atlantique.

Des ports en bon état, nécessitant parfois quelques adaptations.

*Etude des zones d'activités.
Réanimer les bandes littorales.*

Si l'on veut vraiment développer le fer-routage, il nous faudra un grand plan de développement de l'infrastructure ferroviaire, et les plans de financement adéquats. Il faudra sûrement innover dans ce sens. On a bien trouvé le moyen de financer les autoroutes.

Didier CHRISTOPHE : Après la route, après le rail, c'est votre truc, le cabotage.

Gilles BOUYER : J'ai imaginé un plan de développement du cabotage que j'ai appelé N21.

La Région des Pays de la Loire et l'Etat ont dégagé une enveloppe de 2 millions de Francs pour faire 4 études fondamentales.

La première définit les gisements de fret : Que pourrait-on transporter ? Et de quel endroit à quel autre ?

Par ailleurs, nous devons localiser le fret qui traverse notre pays, et qui nous encombre. Par exemple, les trafics venant de la péninsule ibérique vers l'Europe du Nord et les Iles britanniques. C'est un exercice difficile parce que ce sont des flux qui ne figurent dans aucune statistique française.

Deuxième étude : l'état d'une vingtaine de ports de la façade atlantique susceptibles de recevoir des caboteurs, nouvelle génération : 300 à 500 tonnes, 100 mètres de long, 15 mètres de largeur, 6 mètres de tirant d'eau, équipés autant que possible de moyens de manutention propres. L'avant-étude a montré que dans l'ensemble, la qualité de ces ports est bonne. Il suffit souvent d'améliorer les rampes qui doivent servir aux semi-remorques (Ro-Ro).

Ceci suppose également la création de parcs de stockage sécurisés et gardiennés pour éviter le pillage, et enfin la réservation de zones futures d'activités industrielles et commerciales près de ces ports. Ceci est un élément incontournable de l'aménagement du territoire, pour la revitalisation économique des bandes littorales de la côte atlantique.

3 et 4) Fonds de garantie à créer pour soutenir le développement du cabotage.

Fonds pour créer de nouvelles liaisons.

Fonds en attendant le retour d'investissement.

Fonds qui fera émerger la demande en s'inscrivant dans une économie de marché.

Les troisième et quatrième études sont destinées à proposer la création d'un fonds de garantie doté de 480 millions d'euros, et qui aurait deux missions :

1/ couvrir le financement des nouveaux caboteurs ;

2/ aider au démarrage des lignes de cabotage par des avances de trésorerie, pendant les trois premières années d'exercice de ces lignes.

Ce plan présenté à différentes instances européennes ou nationales, France, Irlande, Angleterre, Espagne et Portugal, a reçu un accueil favorable. Il reste à la faire présenter par un Etat à la Commission Européenne, pour l'accrocher à un programme comme Inter Reg IIIb, afin de lui donner les moyens de financement adéquats. Ceci est en cours. Le chemin est long, mais on pourra le faire, à condition d'en avoir la volonté politique. J'ai de bons espoirs que cela se fasse.

Quant à interdire le passage des camions comme en Suisse, cela ne me paraît pas la bonne solution : il faut rechercher à faire coïncider l'intérêt des entreprises avec l'intérêt général.

Le fonds de garantie pour développer le cabotage permettra de faire émerger la demande s'inscrivant dans une économie de marché. Il pourrait être acceptable par Bruxelles, en permettant d'engager de gros investissements sans subventions, puisque le remboursement des avances est prévu dans le contrat.

L'exemple du lancement de la ligne aérienne Nantes-Lyon dans les années 60 est exemplaire. Les CCI ont remboursé le déficit d'Air Inter la première année soit 2 millions. La seconde année a été équilibrée. La troisième a dégagé un profit de 2 millions qui a permis le remboursement de la somme avancée par les deux collectivités.

Il y a quelques initiatives du CIAT et des fonds européens pour relancer le cabotage. Elles ne sont pas incompatibles avec le fonds de garantie. Il faut simplement se rappeler que ce moyen de transport maritime nécessite une nouvelle approche incluant un certain nombre de sujétions, comme les ruptures

Le contexte est favorable pour relancer le cabotage.

La route restera toutefois largement dominante.

de charge, mais qu'il a d'autres avantages, comme celui de fonctionner jour et nuit sans causer de dommages à l'environnement.

Dans tous les cas de figures, la route restera un mode largement dominant.

Le port de Nantes Saint-Nazaire bénéficie d'un atout considérable qui est de posséder sur un même site les quatre modes de transport.

Il nous faut profiter de cette situation exceptionnelle.

• **L'avis du Port Atlantique**

Didier CHRISTOPHE : Merci Président, pour ces propositions. Très rapidement avec le Directeur de Port Atlantique, parce que je souhaite laisser quand même la place à des interventions dans la salle sur le développement portuaire qui doit passer par un outil logistique performant. Quelques grands points concernant le moyen terme et le long terme ?

Nécessité de construire des quais, des outillages, développer le portefeuille de lignes et de destinations.

Gérard PATEY : Le Port ne se développera que s'il se développe sur son territoire ou à proximité des activités logistiques en complément des activités de chargement ou de déchargement de navires : Il faut que nous continuions à développer nos capacités portuaires, cela est une évidence ; il faut construire les quais et les outillages pour permettre de charger et décharger les navires, et également dans le même esprit, que nous développions le portefeuille de lignes et de destinations qu'on offre à partir de notre port. On peut dire aujourd'hui qu'en matière de conteneurs, nous offrons le monde entier, mais c'est souvent par des moyens détournés, donc pas forcément au coût optimal. Le Président BOUYER a rappelé tout à l'heure effectivement le problème des petits lots qui suppose qu'il y ait des organisations de groupage qui soient en place. On sait traiter un conteneur plein pour n'importe quelle

Soutenir les organisations de groupage.

Favoriser l'implantation d'entreprises générant du trafic maritime et valorisant le passage portuaire.

Diverses implantations en cours.

De nouveaux services portuaires doivent être offerts.

Nécessité de transports terrestres fiables.

destination du monde ; traiter une caisse, c'est sans doute moins facile. Il faut accueillir et implanter des entreprises générant des trafics maritimes et valorisant le passage portuaire : le port, c'est une série de terminaux répartis sur l'estuaire, donc nous avons une gamme d'offres foncières sur ces différents terminaux pour permettre à la fois aux logisticiens et aux chargeurs importateurs ou exportateurs de faire leurs opérations logistiques sur la zone portuaire. Je parlai tout à l'heure de Descours et Cabaud qui vient de s'ouvrir à Cheviré. Il y a la plate-forme Intermaché qui va s'ouvrir à Montoir dans moins d'un an, où le groupe Intermarché concentrera ses importations dans le domaine du bazar notamment sur notre site ; puis il y a des activités du type de celles GEFECO pour le trafic de voitures.

Ce port, contribue aussi au développement des services à valeur ajoutée pour la marchandise. Il faut que notre plate-forme offre également un certain nombre de services immatériels et dans ce cadre, la place portuaire est en train de s'équiper d'un système informatique portuaire de suivi de la marchandise, notamment de suivi des procédures et particulièrement douanières. Il faut donc que nous développiions ce type d'outils, et également que l'ensemble des administrations de contrôle des frontières soient présentes sur le site pour offrir un service performant.

Dernier point sur le pré-post acheminement, c'est-à-dire le transport terrestre. Je ne peux bien sûr que partager toutes les revendications sur tel ou tel tronçon d'autoroute ou de voie ferrée. Je voudrais pour ma part insister sur un autre point qui est particulièrement vrai sur le domaine ferroviaire, c'est qu'on a d'abord besoin d'offre de services transports. Aujourd'hui, à court terme, ce n'est pas une électrification de la voie ferrée de tel point à tel point qu'il faut, mais des compagnies de transport ferroviaire qui mettent en place des trains tous les jours de toutes les semaines pour aller d'un point à un autre. Or ça, c'est la grosse difficulté qu'on a aujourd'hui. Finalement on arrive à une situation où c'est le client, ou le port représentant un groupe de clients, qui est obligé de se substituer à ceux dont le métier est de transporter des charges sur le fer parce que le transporteur ferroviaire ne veut pas prendre le risque du

Un manque de volonté de la part des compagnies de transport ferroviaire ou la crainte du risque de la part des compagnies ferroviaires.

remplissage du train. On retrouve un peu les mêmes problématiques que celles qui étaient évoquées pour le cabotage : c'est toute la période de lancement de ces services qui a besoin d'être subventionnée.

Didier CHRISTOPHE : Alors, justement, concernant le cabotage pour le Port Atlantique ?

Gérard PATEY : Le cabotage, nous en faisons déjà, même dans le domaine du vrac, c'est-à-dire que nous avons le trafic pétrolier, l'exportation de produits raffinés vers différents ports de la façade atlantique, nous faisons venir des aciers de Dunkerque, des voitures vers l'Espagne, etc. Donc il y en a déjà, mais il y a encore des possibilités de développement extraordinaires. Et puis, dans le domaine du transport, je voudrais également évoquer le fait que nous devons étendre notre action vers l'intérieur à travers des notions de port sec ou autres : ce sont les études que nous menons actuellement sur Vierzon, dont la presse s'est fait écho. En fait, cela consiste à mettre en place un moyen massifié de transport entre le port et un point de l'intérieur à partir duquel se fera la distribution ou la collecte des marchandises. On imagine par exemple qu'on pourrait envoyer les tourteaux de soja dans la région Centre et revenir avec les trains remplis de céréales dans l'autre sens. On ne laisserait au monde routier à ce moment-là que la collecte et la distribution finale.

De grandes possibilités de développement de cabotage.

Projet de port sec à Vierzon pour massifier les flux.

• Les réponses de l'Etat

Didier CHRISTOPHE : Je me tourne maintenant vers l'Etat aussi pour évoquer les grandes propositions concernant le transport des marchandises pour la région des Pays de la Loire. Quelques grandes propositions, rapidement, pour qu'on puisse laisser après, je le rappelle, la salle s'exprimer.

Pour l'Axe atlantique, accroître les capacités ferroviaires, notamment au niveau du goulot d'étranglement Nantes-Angers.

Améliorer la desserte routière des ports.

Aéroport de Notre Dame des Landes.

Interconnexion sud de Paris

Extension et adaptation du Port de Nantes Saint-Nazaire

Amélioration des dessertes internes et externes, ferrées et routières.

Jean-Paul OURLIAC : Je ne vais pas donner simplement un catalogue, mais c'est vrai que dans les schémas de service, comme dans le contrat de Plan, un nombre important des demandes qui ont été évoquées me paraît couvert, et tout d'abord pour la desserte de Port Atlantique et pour sa desserte ferroviaire.

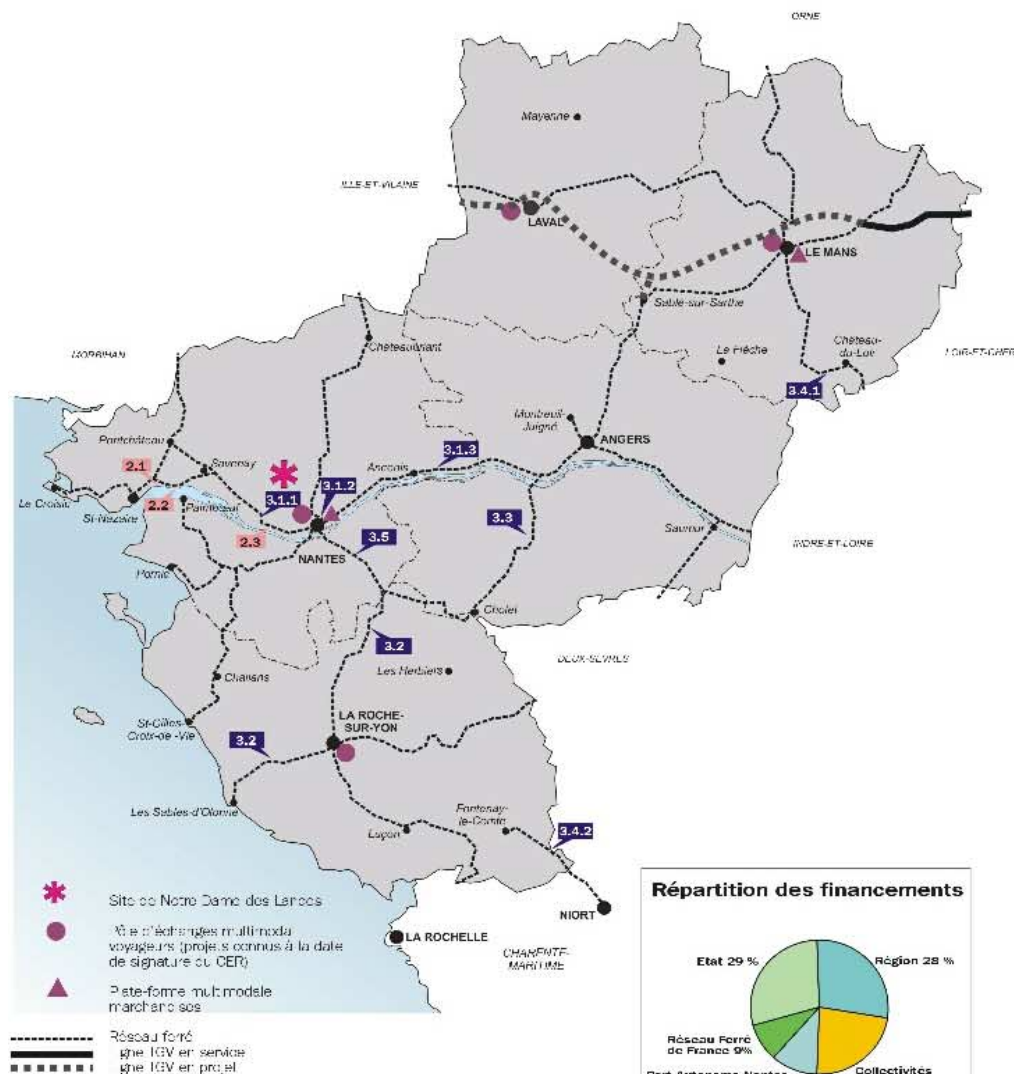
1^{er} objectif, la fluidité de l'axe atlantique, c'est-à-dire compenser cette difficulté de se trouver tout à fait à l'Ouest de l'Europe. Cela passe par :

- l'accroissement des capacités ferroviaires et en particulier du goulot d'étranglement que constitue Nantes-Angers : ce n'est certainement pas la partie la plus facile à réaliser, les travaux d'aménagement des infrastructures ferroviaires sont des travaux lourds et longs,
- les liaisons autoroutières qui permettent d'éviter la traversée de l'Ile de France,
- et également tout ce qui est desserte terrestre des ports. La desserte terrestre des ports commence avec la RN 171. Et puis bien sûr, elle va plus loin avec tous les itinéraires alternatifs du bassin parisien. Ensuite, dans les grands équipements, n'oublions pas, pour le fret aussi, l'aéroport avec le projet de Notre Dame des Landes et l'interconnexion dont on a parlé qui permet d'éviter Paris. Interconnexion, vous le savez, entre Massy et Valenton qui permet de relier le TGV Ouest au TGV Méditerranée et au futur TGV Est.

Ensuite, l'adaptation des ports avec également prévue dans le schéma de service collectif, l'extension du port de Nantes Saint-Nazaire sur le site de Donges Est et également l'amélioration de toutes les dessertes, y compris la route des estuaires.

Je passerai rapidement sur le reste : l'amélioration également des dessertes internes qui comportent les lignes ferroviaires qui connectent le réseau ferré au réseau à grande vitesse, mais également les liaisons routières internes, avec l'achèvement de tronçons d'autoroutes comme Angers - La Roche sur Yon, l'A28, l'autoroute Nantes - Niort qui va être mise en service la semaine prochaine, etc...

Aéroport, port, réseau ferré,



Opération programmées au Contrat Etat-Région 2000-2006

1. Aéroport

- ★ Etudes préliminaires du projet d'aéroport de Notre-Dame-des-Landes

MF 10

Etude des dessertes terrestres du site

5

2. Port

2.1. Allongement des quais du terminal agro-alimentaire (T.A.A.) de Montoir

70

2.2. Extension de Donges est

380

2.3. Nouveau quai à Cheviré

65

3. Réseau ferré

3.1. Axe Angers/Nantes/St-Nazaire/Lo Croisic

340

3.1.1. Liaison Nantes/St-Nazaire (augmentation de la capacité)

3.1.2. Travaux en gare de Nantes

3.1.3. Liaison Nantes/Angers (aménagement)

3.2. Electrification de la liaison Nantes/La Roche-sur-Yon/Los Sabes-d'Olonne

537

3.3. Liaison Angers/Cholet

58

3.4. Liaisons interrégionales

3.4.1. Liaison Caen/Le Mans/Tours (aménagement de la traversée du Château du Loir)

35

3.4.2. Liaison Fontenay-le-Comte/Niort (études et provisions pour travaux)

18,5

3.5. Urbain et périurbain : Liaison Nantes/Vertou

62

3.6. Etudes prospectives (non classées sur la carte)

6

4. Multimodalité

4.1. Voyageurs : Pôles d'échanges multimodaux

56

4.2. Marchandises

4.2.1. Transfert du chantier de transport combiné au Grand-Blottier (études et provisions pour travaux)

44,5

4.2.2. Etude du projet de plate-forme multimodale au Mans

1,2

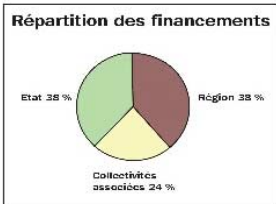
TOTAL

1688,2



Cartographie :
Situations des lieux de l'opération
des axes de la carte
15 rue du Commerce - 44 100 Nantes Cedex 2
Tél : 02 51 89 55 55 - Fax : 02 51 89 55 56
Internet : www.nantes.fr - www.nantes.fr - www.nantes.fr

Routes



N°	RN	Dépt	Désignation des opérations	Opérations programmées au Contrat Etat-Région 2000-2006
Grandes liaisons nationales				
1	RN 180	85	Mise à 2x2 voies de La Roche-sur-Yon / Les Sables-d'Olonne	MF 280
2	RN 171	44	Calibrage à 7m et mise hors gel Savenay / Limite 49	210
3	RN 171	49	Calibrage à 7m et mise hors gel en Maine-et-Loire	22
4	RN 171	53	Calibrage à 7m et mise hors gel en Mayenne	57
5	RN 171	44	Laval - St Nazaire : Déviation de Treffieux	30
6	RN 171	49	Laval - St Nazaire : Déviation de Pouancé	25
7	RN 249	49	Liaison Cholet / Bressuire (1ère phase de la mise à 2x2 voies)	167
8	RN 137	44	Echangeur d'Héric	4
Sous-Total				795
Liaisons assurant le maillage interville				
9	RN 23	72	Aménagements qualitatifs de sécurité Le Mans / Limite de l'Orne	37
10	RN 137	85	Aménagements qualitatifs de sécurité St-Hermin / La Rochelle	12
11	RN 138	72	Déviation de Château-du-Loir	125
12	RN 157	72	Aménagements qualitatifs de sécurité Limite 53 / Le Mans / Limite 41	26
13	RN 180	49	Mise à 2x2 voies de Cholet / Montagnac-sur-Sèvre	80
14	RN 180	85	Aménagements qualitatifs de sécurité Los Herbiers / Montagnac-sur-Sèvre	28
15	RN 162	49	Déviation du Lion-d'Angers	23
16	RN 162	53	Aménagements qualitatifs de sécurité Laval / Limite 49	9
17	RN 162	53	Créneau de Villiers-Charlemagne	19
18	RN 162	53	Echangeur et créneau à 2x2 voies d'Entrammes	45
19	RN 162	53	Rocade sud de Châteauneuf	35
20	RN 162	53	Déviation de Moulay Mayenne (1ère tranche)	90
Sous-Total				529
Liaisons urbaines et métropolitaines				
21	Périph	44	Mise à niveau du périphérique (Bellemeuse, Vertou sud, Porte d'Ar Mor)	277
22	RN 23	49	Echangeur de Beaucouzé	30
23	RN 23	72	Mise à 2x2 voies déviation sud-est du Mans	78
24	RN 138	72	Déviation de Saint-Salumin	69
25	RN 138	72	Protections phoniques de la rocade	22
26	RN 147	49	Doublement du franchissement de la Loire à Saumur	115
27	RN 147	49	Trémie de Saint-Barthélemy	33
28	RN 162	49	Angers / Le Lion-d'Angers : Déviation de l'ETAS à 2x2 voies	140
29	RN 165	44	Mise à 2x3 voies Tournebride / Sautron	90
30	RN 165	44	Poursuite de la mise à 2x3 voies Savenay / Tournebride	238
31	RN 171	44	Aménagements Certé / Savenay	14
32	RN 171	44	Echangeur de Corté	133
33	RN 171	53	Sortie sud-ouest de Laval	5
Sous-Total				1 244
Autres opérations				
				Aménagements qualitatifs de sécurité 55,175
				Etudes, Acquisitions Foncières et apurements des programmes antérieurs 30
Périph	44		Equipements d'exploitation du périphérique nantais dans le cadre du Contrat d'Agglomération	20
Sous-Total				Autres opérations 105,175
Total Général				2 673,175
Opération complémentaire				
34	Périph	44	Mise à niveau du périphérique est et de la Porte de Gesvres	133
Opérations individualisées				
Opérations aménagements qualitatifs de sécurité				

4) Débat

Didier CHRISTOPHE : Très bien. Merci à chaque intervenant. Alors questions dans la salle, pour lancer justement la discussion avec les intervenants. La 1^{ère} question est toujours la plus rude. A moins que tout ait été dit, mais je ne pense pas. Je vous demanderai de vous présenter et d'indiquer votre fonction.

La pollution des camions.

Gilles MERIODEAU - ADEME (Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie) : Je m'occupe des transports. Vous avez dit que les camions qui passent ne prennent rien, ni ne nous laissent rien. Si, ils nous laissent quand même leurs gaz d'échappement.

*Interdire le transit des camions
comme en Suisse ?*

Gilles BOUYER : Vous avez 100 fois raison. Les Suisses l'ont bien compris, ils étaient inondés par les transports qui venaient d'Allemagne ou d'Autriche allant vers l'Italie. Ils ont collé de fortes taxes, et maintenant, ils sont en train de les obliger à monter sur des navettes ferroviaires. Ce n'est pas idiot du tout, mais je veux dire que pour traverser la Suisse, c'est un petit peu moins compliqué que de faire des navettes ferroviaires entre Bayonne et Calais, ce n'est pas à l'échelle. Je suis d'accord avec vous, mais il faut non pas interdire : les interdictions n'ont jamais empêché personne de faire quoi que ce soit parce qu'il y a toujours des malins qui trouvent des solutions pour passer à côté, il faut inciter les gens à prendre des moyens, comme on dit, alternatifs : il est plus intelligent d'emmener par exemple des cargaisons d'oranges en un jour et demi depuis l'Espagne jusqu'en Hollande ou jusqu'en Finlande avec des caboteurs à température dirigée que de les mettre dans des camions. Il faut toujours, à mon avis, essayer de concilier l'intérêt des gens et l'intérêt général. C'est pas toujours commode, mais c'est un but

*Plutôt des solutions adaptées à
l'intérêt général que des interdictions
bridant le développement
économique.*

Faire coïncider l'intérêt des entreprises et l'intérêt général.

à atteindre, parce que si vous ne le faites pas, et que vous êtes obligés, pour brider un certain nombre de développements inconsidérés avec des moyens de type administratif, cela n'est pas bon. Moi, j'ai entendu des gens de bonne foi me dire : si on veut freiner le développement routier, il suffit de multiplier le prix du carburant par deux. Complètement idiot : ça n'empêchera pas les camions de rouler et ça ne fera qu'augmenter le prix des marchandises, pour le compte de l'Etat qui sera très content au passage de ramasser quelques milliards de plus. Par conséquent, si on veut qu'une mesure économique soit intelligente et bénéfique, il faut faire coïncider l'intérêt de ceux qui l'utilisent avec ceux qui mettent la manoeuvre en route.

Didier CHRISTOPHE : D'autres questions ?

Itinéraires alternatifs sur réseau ferré négligés.

Jacques MICHAUD - F.N.A.U.T. (Fédération Nationale des Associations d'Usagers de Transports) : Le Président BOUYER a parfaitement raison de signaler que l'accroissement prévu pour les chemins de fer sera impossible sur le réseau actuel. Il y a une raison essentielle, c'est que le trafic se développe sur un réseau assez faible en terme kilométrique, en terme de longueur de ligne. Ces lignes sont essentiellement concentrées sur la région parisienne. On a négligé de nombreux itinéraires alternatifs qui, autrefois, constituaient des radiales. Par exemple, nous avons déposé un recours contre le retranchement de la ligne Sablé-Châteaubriant, parce qu'il nous semble tout à fait essentiel d'avoir un itinéraire alternatif évitant l'agglomération nantaise : ce serait une desserte directe du port de Saint-Nazaire. Nous sommes aussi assez stupéfaits que les schémas de services ne signalent pas Nantes-Bordeaux. On parle aussi de la jonction Sud, c'est très bien, mais on oublie que la ligne Paris-Sud Est est au bord de la saturation. Il faut donc prévoir un maillage du réseau, un véritable maillage, c'est-à-dire des Nantes-Lyon utilisables non seulement pour le fret, mais aussi pour les voyageurs. C'est

Certains manques dans les schémas de service (Nantes-Bordeaux, Nantes-Lyon,...).

Nécessité de mailler le réseau.

possible en modernisant l'axe actuel et en le raccordant à la ligne Paris - Sud Est, mais beaucoup plus au Sud, au niveau par exemple du Creusot. On utiliserait par exemple des rames TGV pendulaires, ce qui est prévu sur Paris-Toulouse. A mon avis, il y a un manque d'imagination. Il faut absolument mailler le réseau.

Didier CHRISTOPHE : Très bien, merci pour ce commentaire. Autre question ?

D'abord trouver les moyens pour assurer le transport du fret.

André BEGURIA - Cabinet de Mairie et Université de Nantes : Ce problème du développement du cabotage est un problème paradoxal. Tout le monde en parle et jusqu'à présent, on voit extrêmement peu de résultats. Deuxième paradoxe, il y a un volume énorme de marchandises qui passent le long des côtes et jusqu'à présent, il y en a extrêmement peu qui partent par les ports et qui correspondent à ce cabotage. Le problème, il a été posé par Monsieur BOUYER tout à l'heure, c'est de retrouver les gisements de fret, savoir où l'on peut prendre les marchandises de façon à les amener en direction du cabotage. Le vrai problème, ça n'est pas celui, à mon avis, de faire seulement de nouvelles infrastructures de transport, c'est de trouver les moyens d'assurer le transfert du fret. C'est une erreur de penser que parce qu'il y a 150 millions de tonnes de marchandises qui passent de l'Espagne ou de l'Italie vers le nord de l'Europe ou inversement, qu'on puisse les transférer directement sur les ports. Il faut savoir par quels moyens procéder, précis, concrets, on peut faire ce transport. Les Hollandais ont trouvé la solution : c'est au point de départ des flux qu'ils se placent pour obtenir une orientation de ces flux dans leur direction, c'est au point de départ de ces flux qu'il faut que nous nous placions et que nous ayons notre politique de transfert de façon que le cabotage puisse se développer. Il y a une chose qui fait beaucoup réfléchir, quand on regarde le volume des marchandises qui passent le long de la région de Montpellier : on s'aperçoit qu'il y a à peu près 70 millions de tonnes de marchandises qui vont

Se placer au point de départ des flux.

vers l'Italie ou en viennent, ou vers l'Europe du Nord ou en viennent. Le transfert de marchandises n'a pas été fait ; il y a là un gisement de fret ; on n'avait pas de politique pour le transfert.

Didier CHRISTOPHE : Président GRAVELEAU.

Joël GRAVELEAU : Il y a plusieurs questions auxquelles je voudrais répondre. D'abord à votre question. Il y a une différence fondamentale entre notre région et la région que vous venez d'évoquer : c'est que la Hollande est en plein centre de ce que l'on appelle la banane bleue, et ça c'est important, parce qu'évidemment, elle a autour d'elle un trafic qui est considérable. Vous aviez raison tout à l'heure de dire que le problème n'est pas tellement le problème du coût de transport maritime, le problème est le problème de l'approche. Or, vous savez que la Hollande dispose du réseau routier le plus important, après la Belgique, 55 km par habitant et 54 km pour la Hollande. Ils ont enfin un système ferroviaire important et un système fluvial qui est le plus performant aujourd'hui d'Europe. Cela leur amène un avantage considérable qui permet de massifier, parce que le vrai problème, c'est un problème de massification. Je connais bien le problème du cabotage et là je vais revenir sur mon entreprise. Nous avons un trafic entre notre région ici et Casablanca. C'est un trafic qui n'a rien à faire sur la route. On a essayé de faire une approche intelligente : on va essayer de mettre des bateaux, et, Président, ça ne sera pas tout à fait 5 millions, ça sera un petit peu plus qu'il faut en pertes ; mais vous avez raison, il faut les aider à démarrer. Mais le problème est le suivant : on peut apporter peut-être, une quinzaine ou une vingtaine de semi-remorques par semaine sur ce type de transport, ce qui est déjà pas mal. Mais ce n'est pas du tout suffisant. On voit bien qu'il faut faire appel à d'autres régions, et là sur ce type de transport, on peut trouver dans la région, peut-être 3-4 fois ce que je viens de dire ; mais il faut encore plus. Donc là, tout de suite on arrive au problème des infrastructures, avec celui de l'approche. C'est là

L'important, c'est de massifier les flux.

Nécessité que les régions s'associent.

Nécessité d'améliorer les conditions d'approche.

Nécessité d'améliorer la logistique.

*Donner toute sa place au marché,
plutôt que de contraindre.*

*Ce qui importe aux entreprises, c'est
tout de suite.*

évidemment qu'est le problème : il faut qu'on soit attractif, il faut qu'on puisse faire venir ici, des transports d'ailleurs. Vous m'avez donné des qualités de logisticien, merci ; je ne sais pas si je le mérite, mais je voudrais revenir sur le problème, ce problème de la définition de la logistique. Je dirais que la définition de la logistique, ce sont les méthodes et les moyens qui sont mis en place pour l'organisation, dans une entreprise. Cela touche évidemment le transport, la manutention et également le stockage ; cela touche l'informatique, l'information et c'est incontestablement un levier de productivité extraordinaire pour les entreprises. Là, je raisonne en tant que chef d'entreprise. C'est un levier extraordinaire pour les coûts, pour la qualité de service, pour le marketing. Quand vous voyez La Redoute qui vous dit 24 heures chrono, ça c'est du marketing. Cela veut dire que là, on est bien dans la logistique de marketing. Alors, j'aurais un sujet que j'aimerais bien aborder : les scénarios, parce que cela paraît important. Vous avez parlé Monsieur le Directeur du scénario volontariste. J'avoue personnellement, que j'en étais au scénario de référence. Alors, de quoi s'agit-il ? Il s'agit de 4 scénarios qui ont été mis en place par le Ministère des transports : soit on continue comme maintenant, ou au contraire on va vers une répartition différente des trafics en freinant fortement le développement du transport routier ? Entre ces deux extrêmes, vous avez le scénario de référence et le scénario volontariste. La logistique est habituellement marquée par le marché, c'est le marché qui donne la tendance. Un client, lui, il calcule. Est-ce que j'ai intérêt à venir par Rotterdam ? Est-ce j'ai intérêt à passer par Nantes ? C'est la loi du marché ! Et là, vous avez dans le scénario volontariste une forte dose d'orientation étatique, c'est-à-dire, vous l'avez dit Monsieur le Président, on a doublé le prix des carburants, on en n'est pas loin, on y a réussi, on a vu qu'elle réaction cela a provoqué l'année dernière. On a vu comment il y avait un rejet là-dessus. On augmente la fiscalité, on augmente les interdictions et on la réglemente. Je ne sais pas si l'Etat a réellement un pouvoir aussi considérable sur les marchés, peut-être, mais nous, en tant que chefs d'entreprises, nous disons OK. Ce sont des grands projets à 20

La route ne peut qu'être le mode dominant, tout au moins pour les faibles et moyennes distances.

Pour Ouest Logistique, d'abord une logistique performante.

ans, très bien, d'accord. Mais nous, ce qui nous intéresse, c'est tout de suite. Qu'est-ce qu'on va faire ? Et si on se trompe ? Déjà, il faut savoir que le scénario qu'on avait tout à l'heure devant les yeux est un scénario qui donne 1,5 fois de plus sur la route. Moi je dis : tout à fait d'accord, faisons 10 fois plus de transport en rail-route. Il y a des gens qui vont être contents dans la salle, ce sont les gens de NOVATRANS ou CNC ; mais attention, n'oublions pas ce qui fait l'approche aujourd'hui la plus importante, c'est d'abord la route. Il ne faut pas oublier une chose, c'est qu'aujourd'hui 85 % des transports se font à 200 kilomètres. Savez-vous par exemple, que le transport routier lui, a une distance moyenne de 130 kilomètres, que le wagon isolé est au-dessus avec 433 kilomètres. Il y a des gens spécialisés dans la salle, ils m'excuseront si je ne suis pas tout à fait à quelques kilomètres près et que le rail-route est à 633 kilomètres. Vous voyez bien qu'on est devant quelque chose qui, quelque part, nous fait un petit froid dans le dos. Nous, nous disons : "D'accord, il faut développer le chemin de fer aujourd'hui, bien sûr, il faut développer une certaine forme de cabotage", mais attention, attention, que va-t-on laisser aux générations qui vont arriver après. Est-ce qu'on va leur laisser une situation où là notre logistique ne sera pas performante. Alors, nous, Ouest Logistique, ce qui nous intéresse, c'est d'avoir pour l'Ouest une logistique qui soit performante.

Didier CHRISTOPHE : Merci pour ce commentaire et ces précisions. Autre question ?

Yves PERODEAU - Université de Nantes, IUP Banque Finances Logistique Maritime : Tout à l'heure, Président BOUYER, vous avez évoqué un fonds de garantie mutuel avec un accueil plutôt favorable de l'Europe. Ils n'ont pas "tiqué" sur un équivalent subvention ?

Gilles BOUYER : Un équivalent subvention ?

Un fonds de garantie pour développer le cabotage, faire émerger la demande en s'inscrivant dans une économie de marché.

Un fonds acceptable par Bruxelles.

Un fonds de garantie qui permet d'engager de gros investissements.

Remboursement si tout se passe comme prévu.

Je suis un libéral modéré, à savoir que je déteste les subventions, parce que je considère que les subventions, ça attire les mouches, et je n'aime pas les mouches. Je connais des gens qui ont passé leur vie à chasser les primes, en particulier les primes d'aménagement du territoire depuis 40 ans et j'en ai vu de toutes les couleurs, vraiment de toutes les couleurs. Donc par définition, je suis contre les subventions. Les subventions, c'est un moyen artificiel. Du reste, les subventions ne sont pas en odeur de sainteté à Bruxelles. Et sur ce plan là, ils ont tout à fait raison. Par contre, je suis pour une aide au développement libéral des entreprises de transport, parce que chacun prend ses responsabilités et chacun fait son métier. Mon système de fonds de garantie est le suivant : c'est Monsieur GRAVELEAU qui va commander son caboteur, c'est pas moi qui vais le faire à sa place, parce que lui, il aura des besoins spécifiques et il saura très bien ce qu'il lui faut. Je vais vous dire une petite anecdote en passant ; je connais un grand Monsieur de Lorient qui m'a dit : "Si votre truc marche, j'ai un contrat dans la poche de 18 000 têtes de bétail vivant à transporter par an en Espagne depuis la Bretagne". Il est évident que son caboteur, pour transporter des animaux vivants, et puis des gros, n'aura rien à voir avec celui qui transporte des pièces mécaniques et c'est à lui de choisir ; ce n'est pas à moi de lui dire : "Monsieur, voilà le modèle standard, dém.... vous avec", c'est impensable. Donc, pour en revenir à votre affaire de fonds de garantie, le fonds de garantie permet aux utilisateurs de commander le bateau qui leur faut, aux banquiers dont c'est le métier de prêter de l'argent, de le prêter avec leurs méthodes ; ils analyseront, ils verront si la société est bidon, si les gens sont sérieux, c'est leur métier. Deuxièmement, s'il y a un pépin, c'est nous qui couvrons ; par conséquent, ils ne peuvent pas dire qu'ils prennent des risques inconsidérés avec l'argent qui leur est confié par leurs clients. Il ne faut jamais oublier que si les banquiers sont aussi sévères, c'est que c'est votre argent, celui que vous déposez, qu'ils défendent. Troisièmement, la clause que je préconise moi, c'est celui du remboursement lors du retour à bonne fortune. Monsieur GRAVELEAU, vous disiez à l'instant : 5 millions, c'est pas assez.

*Un exemple, la ligne aérienne
Nantes-Lyon :*

- 1^{ère} année, perte de 2 millions*
- 3^{ème} année, gain de 2 millions qui
ont été rendus.*

C'est évident ! Première hypothèse, je limite l'aide à 20 millions par ligne et sur 3 ans. Je vais vous dire comment l'idée m'en est venue. J'étais trésorier de la Chambre de Commerce de Nantes en 1967 et j'ai signé la convention n°2 entre Air Inter et les Compagnies Consulaires des Chambres de Commerce. Nous voulions avoir une liaison Nantes-Lyon. Air Inter ne voulait pas. Air Inter était à ses débuts, il perdait de l'argent tant que ça peut partout et disait : "Moi Nantes-Lyon, ça ne m'intéresse pas". Nous avons fait un gentleman - agrément avec la Chambre de Commerce de Lyon. Lyon nous dit : "Vous êtes plus intéressés de venir à Lyon que nous de venir à Nantes", ce qui est vrai. Ce qui fait que nous avons pris, Chambre de Commerce de Nantes, 70 % du risque, et celle de Lyon 30 %. La première année, ça a marché. J'ai signé la convention en tant que trésorier de Nantes. La première année, Air Inter a perdu 2 millions de Francs de l'époque, en 1967, somme qu'il faut multiplier par 4 pour avoir une idée à peu près précise. Ils ont perdu 2 millions de Francs sur la ligne Nantes-Lyon. On a dit banco, on paye. Mais nous, en tant que Chambre de Commerce de Nantes, on a versé 1,4 millions de Francs à Air Inter. Voilà, mes collègues m'ont dit : "Ca va pas la tête, tu ne te rends pas compte !" Attendez, attendez, on a dit que c'était sur 3 ans, on va bien voir. L'année d'après du fait qu'il y avait une ligne Nantes-Lyon, les gens ont pris l'habitude de l'emprunter, au lieu de prendre le train : il fallait 8 heures à ce moment-là pour aller par le train de Nantes à Lyon en passant par Vouvray. L'année d'après, ils ont équilibré leurs comptes, et l'année qui a suivi, ils ont gagné 2 millions de francs. Ils nous les ont rendu. Vous me direz, ça, c'est une histoire, c'est une image d'Epinal ; n'empêche que je l'ai vu, moi. Et j'ai pu dire, nous avons pu dire à nos collègues : "Nous avons lancé Nantes-Lyon, cela ne nous a rien coûté, et maintenant, c'est une ligne qui marche". Je peux vous dire qu'aujourd'hui la ligne aérienne Nantes-Lyon est la meilleure à partir de Nantes, après Nantes-Orly". Et j'ai dit à Monsieur ESLNER qui est le patron de la Direction des Transports Maritimes à la DG7 à Bruxelles : "On va faire la même chose. Le plus formidable de tout ça, c'est qu'au bout de 10 ans, si ça marche, on vous les rendra vos 500 millions

Déjà une aide décidée par le CIAT pour aider au démarrage de lignes de cabotage.

d'euros et vous en ferez autre chose, parce qu'on n'en aura pas eu besoin". Alors ça, ça l'a soufflé, et il me dit : "Mais c'est très intéressant". Il n'y a pas eu en effet un sou de subvention ; on a simplement mis l'huile dans les machines pour que ça tourne mieux, c'est tout ce qu'on cherchait. Sur le plan de la légalité, il y a d'ores et déjà dans l'arsenal bruxellois des systèmes d'aides au démarrage de nouvelles lignes maritimes et il y a un programme qui s'appelle le programme PACT ; il y en a dans un port voisin de celui-ci, qui tourne déjà depuis plusieurs années en bénéficiant largement de subsides bruxellois. Par ailleurs, le gouvernement français a décidé au cours d'un précédent comité de la mer ou CIAT d'attribuer également une aide au démarrage de lignes de cabotage maritime, et tout ça est en cours de négociation avec Bruxelles, mais comme Bruxelles donne déjà depuis plusieurs années, je ne vois pas d'obstacles de principe à ces aides.

Didier CHRISTOPHE : Il y une autre question ?

Nicolas TERRASSIER - Union Maritime de Basse Loire : L'UMBL représente les intérêts commerciaux des entreprises du port de Nantes Saint-Nazaire. Dans les différentes présentations, on est parti sur des logiques extensives, c'est-à-dire en transformant les atouts logistiques de l'Ouest et du Port Atlantique par la création de nouvelles infrastructures, de nouveaux axes routiers, autoroutiers et ferroviaires. Vous avez précisé, Président BOUYER, que c'était à très long terme, 5 ans voire 10 ans avec tous les obstacles, que tous ces éléments allaient se construire. Je voulais savoir si les différents organismes présents ici avaient des réflexions à plus court terme sur le renforcement des atouts logistiques, par une réflexion sur l'amélioration de la compétitivité, de la fiabilité, pour que les différents modes de transport aux points de passage deviennent aussi attractifs que le transport routier qui est un mode dominant aujourd'hui.

Concrètement, quels projets d'amélioration de la logistique ?

Didier CHRISTOPHE : Vaste question, qui demandera une réponse courte.

Une réflexion sur de tels projets devrait s'engager : les Universités y ont un rôle à jouer.

Un DESS logistique à Nantes ?

Le souci de tous les acteurs, la fiabilité et la compétitivité logistique.

Joël GRAVELEAU : Nous, Ouest Logistique, nous avons une réflexion qui est de dire : "D'accord, nous sommes dans nos schémas classiques et il faudrait sans doute, à un moment élever le débat". Et donc, on souhaiterait que quelque chose soit organisé avec la Chambre de Commerce, faire un colloque important sur Nantes qui ferait venir des gens qui ont réussi avec d'autres formules de logistique, se sensibiliser à ce qui se fait par ailleurs. Je crois que c'est vrai, vous avez raison, on a un peu tendance à être dans nos schémas, on essaye de les améliorer, mais il faut peut être avoir une réflexion plus importante. J'aimerais aussi dire un petit mot sur la part des Universités dans nos réflexions. Je crois qu'aujourd'hui, on ne fait pas assez la part belle aux Universités. On sait qu'on a quelques IUT performants dans notre région, mais souvent on ignore, par exemple, qu'il y a un Master qui est fait aujourd'hui à l'Institut Supérieur de la Logistique de Brest et avec un laboratoire. Je pense aussi que faire un DESS logistique, ça serait quelque chose d'important. Il faut faire participer les Universités à nos réflexions.

Gérard PATEY : C'est pour dire à Monsieur TERRASSIER que je vois effectivement son point de vue, c'est-à-dire qu'en attendant les centaines ou les milliers de kilomètres d'autoroutes ou de voies ferrées, effectivement, il faut optimiser notre mode de fonctionnement actuel. Il est évident que l'ensemble des acteurs qui contribuent au passage portuaire, que ce soit le Port Autonome ou les entreprises que vous représentez, ont un souci permanent de fiabilité, de compétitivité, c'est toujours perfectible, mais il est évident que c'est une de nos préoccupations quotidiennes.

Didier CHRISTOPHE : Très bien, une autre question ?

Avec les flux tendus, quelle place pour le cabotage ?

Pierre-Yves PURPAN - Système U Ouest : Une des caractéristiques des flux de marchandises aujourd'hui, c'est un peu partout l'urgence de l'approvisionnement de ces marchandises, pour diverses raisons qui sont d'une part la consommation et d'autre part, essentiellement l'optimisation des stocks. Vous avez parlé tout à l'heure du cabotage, moi je voudrais savoir si vous avez quelques éléments de comparaison en terme de délai entre le cabotage et le transport routier .

Didier CHRISTOPHE : Alors, qui peut répondre ?

Le cabotage, avec ses moyens modernes, constitue un mode performant, même par rapport à la route.

Gilles BOUYER : Vous avez raison, Monsieur. Mais je vais vous dire moi, le cabotage, c'est un cactus avec 50 épines. Il paraît qu'il y a des cactus qui sont aussi bons que des figues ; mais essayez de manger un cactus aussi bon qu'une figue sans enlever les piquants avant ; on en reparlera. Alors, moi, mon cactus, je commence par enlever les épines et il y en a un paquet, et en particulier, il y a celui de la rupture de charge qui est un vrai problème. La rupture de charge, on l'évite en partie avec le RO-RO, parce que là, on met son semi-remorque à bord du bateau. Le délai c'est quelque chose d'effectivement important, mais en réalité, n'oubliez pas qu'un caboteur, nouvelle génération, marche jour et nuit avec deux équipages à bord, comme tous les bateaux, un qui bosse et l'autre qui roupille, mené par trois personnes en plus. En réalité, je peux vous dire qu'un bateau moderne qui marche, on ne va pas parler en miles mais en kilomètres, qui marche à, disons 20-25 km/heure, c'est assez courant. Quand il marche pendant 24 heures jour et nuit et en ligne droite, ce que ne fait pas la route malgré tous ses efforts, ça fait quand même beaucoup, beaucoup de kilomètres et à ce moment-là vous vous apercevez que, quand vous arrivez dans des endroits un peu tordus, le caboteur va aussi vite que le camion, en

La route restera un mode largement dominant.

Cela n'enlève pas tout l'intérêt pour le Port Atlantique d'avoir les quatre modes de transport.

L'important c'est la complémentarité entre modes de transport.

vitesse moyenne réelle. Le problème du porte à porte, il reste complet parce qu'il est évident que pour arriver dans la cour de l'usine où vous devez livrer votre produit, ça se terminera toujours par le camion. Il n'y a pas d'alternatives à ça ; c'est pour ça que ce n'est pas la peine d'éreinter les transporteurs routiers avec des surtaxes et des machins : il en faudra toujours et de plus en plus. Et puis alors, mon cher ami, tout à l'heure vous avez sorti des statistiques qui m'ont fait un peu lever le peu de cheveux qui me reste sur la tête. Vous avez dit : "Actuellement la route fait 85 % des flux de marchandises transportées et à terme, ça pourrait ne pas dépasser 50 %". Moi, je vous donnerai des études où on dit : "Au mieux, les transporteurs ne feront pas plus que ce qu'ils font aujourd'hui, c'est-à-dire 85 %, au pire, ils pourraient arriver à 90 %", et là, je peux vous dire que les chiffres sont différents. J'ai vu des projectionnistes qui disent : "C'est comme ça que cela va se passer, donc, ne rejetons rien". J'ai même une étude farfelue, mais assez extraordinaire, sur les transports aériens par dirigeables. Il y a les américains qui sont très excités là-dessus ; moi je n'y crois pas un mot, mais c'est pour vous dire que ça phosphore assez sec sur la planète. Et pourquoi pas le transport aérien, on n'en a pas beaucoup parlé : c'est un transport cher. On a la chance, au Port Autonome d'avoir une conjoncture qui est pratiquement unique en Europe, à savoir que nous sommes à 3 kilomètres de l'aéroport, nous avons les voies ferrées, nous avons les autoroutes et nous avons le port. Fabuleux ! On a les 4 moyens, je veux dire que ça c'est un atout naturel fabuleux.

Jean-Paul OURLIAC : Le transport aérien est un transport cher. Ce qui est important comme vous venez de le dire, c'est qu'il est complémentaire des autres et que la force logistique pour l'Ouest, ce n'est pas de tout miser sur un mode, c'est justement d'offrir cette palette et cette complémentarité. Je crois que tout le monde sera d'accord là-dessus.

Sur les statistiques, on ne va pas, à l'heure qu'il est, se battre sur des statistiques et je n'en donnerai

Avec l'accroissement de certaines contraintes, la route ne peut dominer partout.

Les schémas de service permettent de poser le problème et d'envisager des solutions.

La situation de l'offre ferroviaire est le résultat de la volonté de l'entreprise et de choix publics.

Il convient de réaliser des investissements d'infrastructures, mais aussi de matériels ferroviaires.

pas, mais je dirai simplement, parce que c'est répondre aussi à une ou deux autres questions précédentes, qu'à l'heure actuelle, personne ne conteste que le transport routier doit assurer le transport jusque dans la cour ou même monter les colis à l'étage. Il va falloir mettre en oeuvre les plans de déplacements urbains avec les contraintes de dégroupages à l'arrivée, à partir du moment où dans les centres historiques anciens, les gros transports seront de plus en plus interdits, comme c'est le cas dans les villes du Nord de l'Europe ; ça aussi c'est une vraie question. Mais ce que nous avons voulu avec les schémas, ce n'est pas prédire l'avenir, ni lire dans le marc de café ; leur rôle est de poser un problème, de lister plusieurs hypothèses. L'Etat, le Gouvernement, propose aux professionnels et à l'ensemble des acteurs de la filière transports un "scénario volontariste" ; s'il porte ce nom, c'est bien parce qu'il ne se réalisera pas tout seul.

Didier CHRISTOPHE : Il y avait une autre question, ce sera la dernière avant de conclure ce premier rendez-vous.

Gérard ALLARD - Directeur Délégué fret SNCF : Je souscris aux objectifs qui ont été indiqués lors de cette conférence et je veux souligner qu'effectivement la part du ferroviaire fret depuis quelques années avait baissé par une volonté d'entreprise et souvent des choix publics, que depuis deux ans, il y a eu, de la part des pouvoirs publics, l'orientation d'augmenter la part du fret ferroviaire. On voit déjà les premiers résultats : 1999 a donné une stabilité, 2000 une augmentation de 5 à 6 % de trafic, à des distances au-delà de 250 kilomètres, parce qu'il ne faut pas rentrer effectivement dans une bataille de chiffres. Je souscris aux investissements d'infrastructures qui ont été évoqués. Cela passe aussi naturellement par des investissements matériels. Ce que va faire Fret SNCF, c'est d'avoir les bonnes locomotives, dédiées au fret ; ce sont 600 locomotives dans les 4-5 années à venir. Ce sont 4000

Le transport ferroviaire est irremplaçable pour les transports massifs de longue distance.

Il convient de s'interroger sur les gains de temps. Sont-ils si nécessaires que cela ?

Le marché est déterminant. Les changements de comportements risquent de ne pas être faciles.

wagons à construire ou à rénover, ce qui devrait nous permettre d'améliorer notre qualité, qui, je le sais, chez les chargeurs est mal ressentie. C'est aussi un point important pour gagner des parts de marché. Il y a un autre point, et là Monsieur PATEY a évoqué les services qu'on pouvait donner au départ de notre région. Je suis bien d'accord, il faut essayer de faire des montages système-navette, mais aussi il y a aujourd'hui une offre qui relie le territoire : Qui relie le territoire au départ de Nantes en combiné, en gros du jour A, B après midi, et pour le lotissement, c'est-à-dire le wagon isolé, du jour A au jour C ? C'est l'offre ferroviaire parce que le ferroviaire est fait pour faire des transports massifs et à longue distance. Alors, moi la question que je me pose et qui rejoint la question d'un précédent intervenant, c'est de dire : "Est-ce que le délai, par exemple, le saut de nuit entre Nantes et Lyon est vraiment nécessaire, au risque d'un certain nombre de problèmes, de problèmes écologiques, de problèmes de droit du travail ? Est-ce que c'est absolument nécessaire ? Est-ce qu'on ne devrait pas aussi avoir une réflexion sur les temps de transport et sur les gains de temps ? Est-ce que n'est pas un des éléments qui conduira peut-être à une meilleure répartition de transport, fret en particulier".

Didier CHRISTOPHE : Alors, qui va répondre à la question ?

Joël GRAVELEAU : Je dirai que les schémas que nous avons vu tout à l'heure, les scénarios qui sont prévus sont justement là pour y réfléchir. C'est là qu'on peut se poser d'autres questions, de faire du transfert de mode, mais aussi de changer de comportement de consommation. Mais ça, c'est le marché ; je n'ai pas la réponse. C'est certain que cela changera certainement des méthodes, des habitudes de consommation, mais est-ce que ce sera accepté ? La question reste ouverte.

Jean-Paul OURLIAC : C'est bien toute la logique des schémas de services collectifs que d'essayer

Prendre en compte la réalité des coûts collectifs pour un développement durable.

Des actes seront édités. Les orientations prises seront mises en évidence.

Souhait que le colloque ait fait progresser les choses en matière de transports et de logistique.

d'avoir une réflexion collective, de substituer justement à des coûts directs, dans une première approche parce que c'est une notion qui est délicate, le coût collectif. C'est là qu'intervient, effectivement le concept, qu'il faut intégrer, de développement durable.

Didier CHRISTOPHE : Merci, je vais vous demander de laisser le micro à Paul LEGENDRE. Difficile de répondre à toutes les interrogations, elles ont été nombreuses, ce n'est qu'un début. Je crois que c'est l'un des éléments de conclusion que l'on peut formuler maintenant.

Paul LEGENDRE : Je n'ai pas besoin de vous dire qu'effectivement, compte tenu de l'heure et de la complexité du sujet, je ne tenterai pas une synthèse de tout ce qui a été dit, d'autant plus qu'on a presque posé plus de questions qu'apporté de réponses. Néanmoins l'ensemble du débat a été enregistré ; des actes seront édités avec l'essentiel des orientations qui auront pu s'en dégager. Nous en assurerons la plus large diffusion auprès des personnes présentes. Il me reste, bien sûr, au nom du Conseil d'Administration de l'O.R.T., à remercier les 4 personnes qui ont bien voulu venir nous apporter leur savoir. Je commencerai par le Président BOUYER qui a toujours ce dynamisme qu'on lui connaît depuis tant d'années, Monsieur OURLIAC, Directeur Régional de l'Equipement, Joël GRAVELEAU en tant que Président d'Ouest Logistique, et enfin Monsieur PATEY, Directeur du Port Autonome de Nantes Saint-Nazaire, qui je vous le rappelle, nous a accueillis si gentiment aujourd'hui et qui, en même temps que moi, va vous inviter à profiter du cocktail. J'espère que vous aurez apprécié à la fois le thème, la qualité des interventions et que cela aura permis de faire avancer les choses dans les choix qu'il faudra bien, un jour ou l'autre, prendre en matière de transport et de logistique. Evidemment, je remercie aussi Didier CHRISTOPHE, journaliste, qui nous a donné ce petit coup de main pour mener les débats. Encore merci à vous de votre présence et de votre participation, et je vous invite donc au fond de cette salle au verre de l'amitié. Merci. Bonsoir.

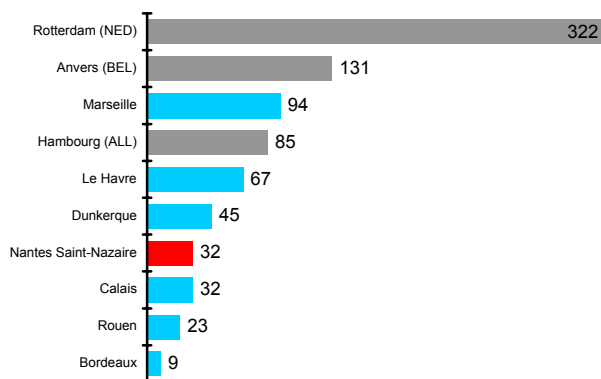
ANNEXES

Repères statistiques :

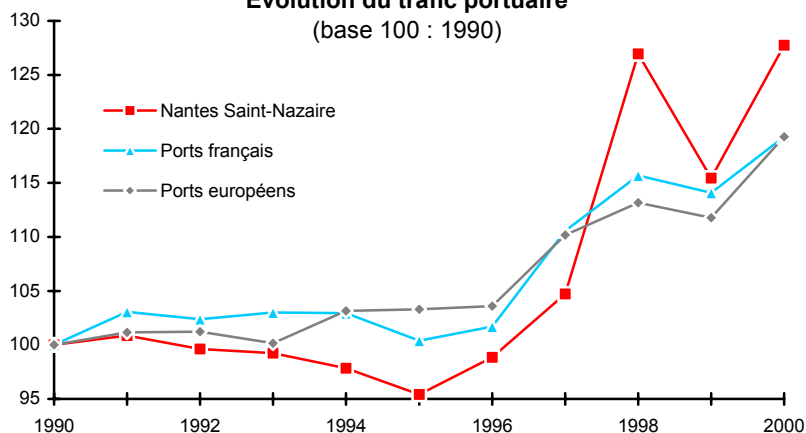
- l'activité portuaire à Nantes Saint-Nazaire
- les flux de marchandises liés aux Pays de la Loire

Juin 2001

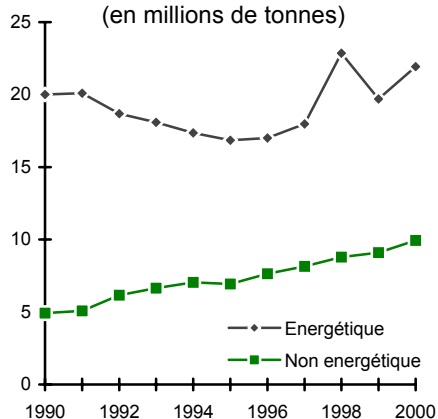
Trafic des principaux ports français et européens en 2000 (en millions de tonnes)



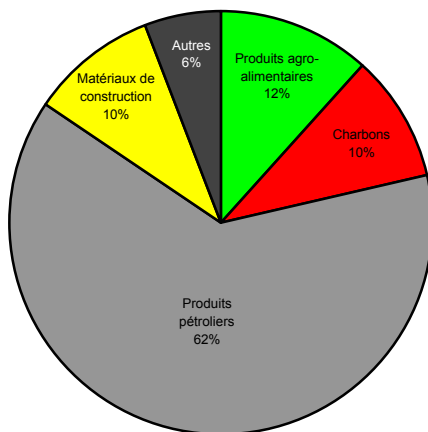
Evolution du trafic portuaire (base 100 : 1990)



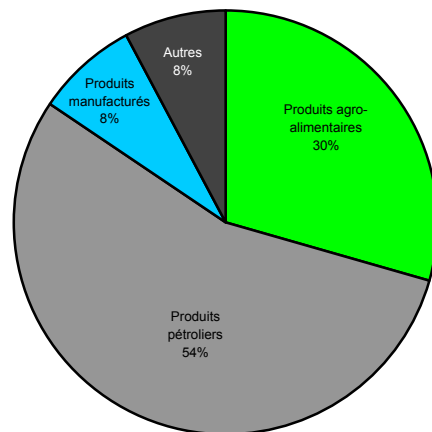
Ventilation du trafic du port de Nantes Saint-Nazaire (en millions de tonnes)



Flux entrants 2000 : 25 millions de tonnes



Flux sortants 2000 : 7 millions de tonnes

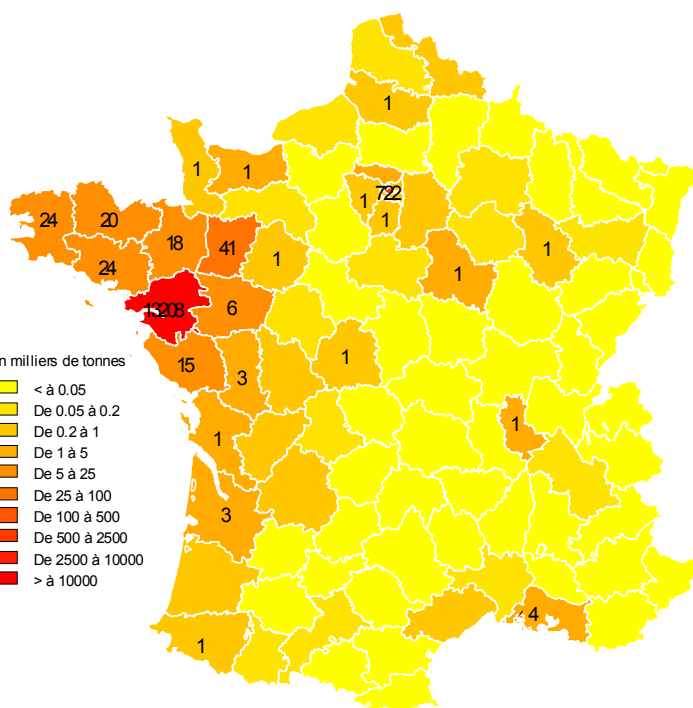


Principales origines et destinations du trafic du Port Atlantique en 1998 (en milliers de tonnes)

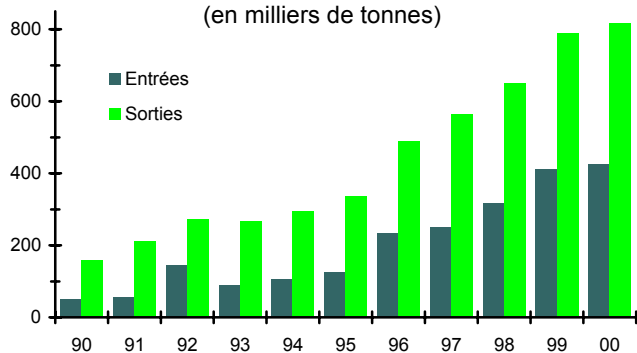
Origines		Destinations	
Algérie	4 152	France	2 806
Royaume-Uni	3 387	Espagne	734
Iran	2 825	Irlande	352
France	2 706	Italie	295
Norvège	2 249	Royaume-Uni	292
Afrique du Sud	1 460	Pays-Bas	264
Brésil	1 333	Etats-Unis	166
Nigéria	609	Guadeloupe	144
Etats-Unis	601	Martinique	144
Pologne	529	Madagascar	142

Aire de chalandise du Port Atlantique en 1999

Origines et destinations finales des échanges extérieurs (hors UE) transitant par le port



Trafic conteneurisé du Port Atlantique (en milliers de tonnes)



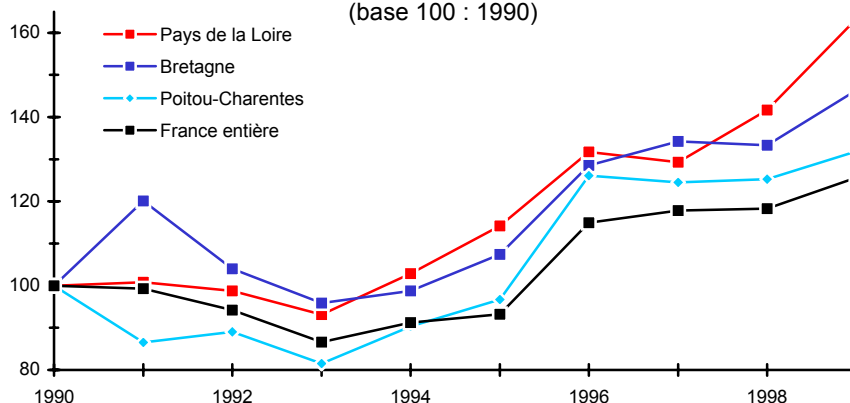
Repères statistiques : les flux de marchandises liés aux Pays de la Loire

Source : banque de données SITRAM

Répartition régionale des flux terrestres de marchandises en 1999 (en millions de tonnes)

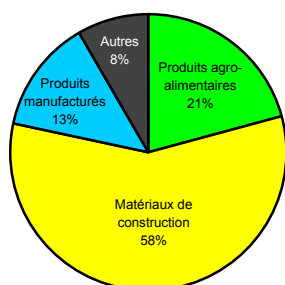
Ile-de-France	189	9,9%
Rhône-Alpes	187	9,8%
Pays de la Loire	148	7,7%
Nord Pas-de-Calais	129	6,7%
Bretagne	122	6,4%
Provence-Alpes-Côte d'Azur	119	6,2%
Centre	96	5,0%
Lorraine	95	5,0%
Aquitaine	92	4,8%
Haute-Normandie	79	4,2%
...		
France entière	1 913	100%

Evolution des flux terrestres de marchandises (base 100 : 1990)

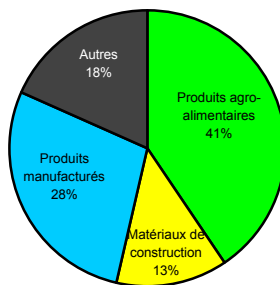


Répartition par produit des flux terrestres de marchandises des Pays de la Loire en 1999

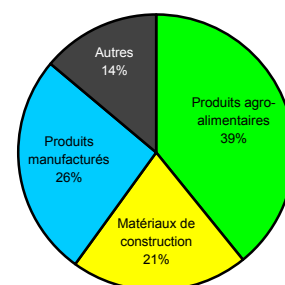
Flux internes : 114 millions de tonnes



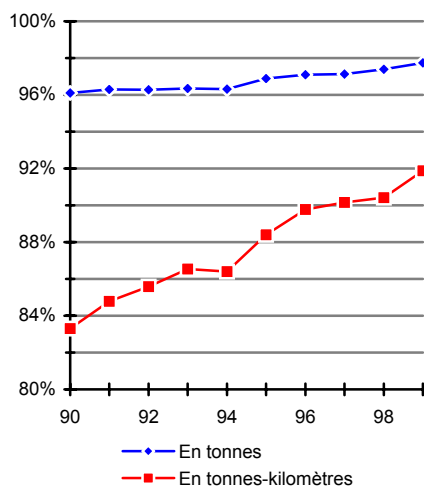
Flux entrants : 33 millions de tonnes



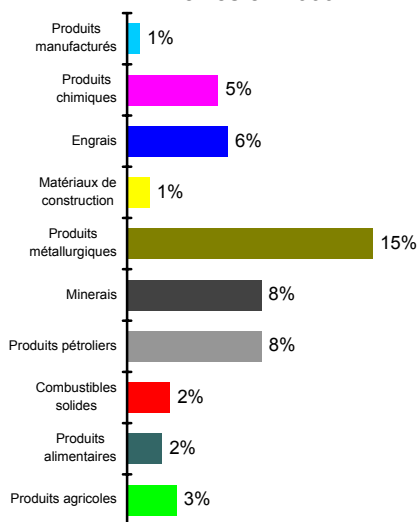
Flux sortants : 35 millions de tonnes



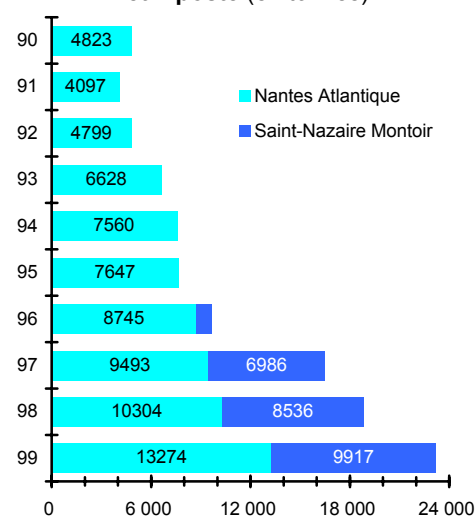
Part des transports routiers (par rapport à l'ensemble des flux terrestres : route + fer)



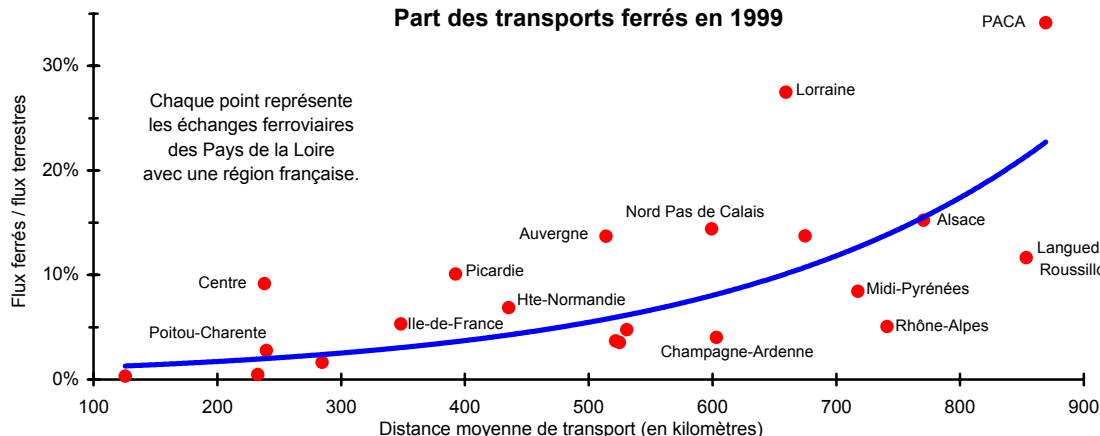
Part des transports ferrés en 1999



Trafic aérien de marchandises : fret + poste (en tonnes)



Part des transports ferrés en 1999



Part des transports ferrés avec les pays limitrophes européens

Belgique : 7 %
 Allemagne : 4 %
 Autriche : 10 %
 Suisse : 1 %
 Italie : 4 %
 Espagne : 4 %