

Autoroutes de la mer :

Nouvelles opportunités pour la façade Atlantique ?



Crédit photo : © André Bocquel

Le 16 novembre, le Grand Port Maritime de Nantes Saint-Nazaire accueillait la journée d'échanges sur les autoroutes de la mer.

Cette journée d'échanges a apporté aux participants l'expertise sur le sujet d'un organisme aux compétences européennes, le point de vue de l'armateur ainsi que l'expérience de transporteurs et chargeurs utilisateurs.

Ces échanges complétés par la présentation de la politique du Grand Port Maritime de Nantes Saint-Nazaire et la visite des installations portuaires et du navire, la journée fut riche en enseignements et en débats.

PROGRAMME

Expert :

Les autoroutes de la mer en Europe et sur la façade Atlantique :

Où en est-on à fin 2011 ?

- Fabien BECQUELIN, Délégué Général Adjoint du Bureau de Promotion du Shortsea Shipping (BP2S)

Table-ronde :

Retours d'expériences et prospectives avec

- Raúl BUSTO VALCÁRCEL, Directeur des Transports Busto
- Jean-Pierre RICHARD, Directeur des Transports Richard
- Philippe HENON, Responsable plate-forme logistique Point P de Saint-Aignan
- Jean-Pierre CHALUS, Président du Directoire du Grand Port Maritime de Nantes Saint-Nazaire
- Jimmy MAROLLE, responsable commercial Fret de Louis Dreyfus Armateurs

Animateur : Gilles MERIODEAU - ADEME

*Ce document consiste en une synthèse libre et n'engage pas les intervenants.
L'ensemble des présentations sont téléchargeables sur le site internet de l'ORT :*

www.observatoire-transport-pays-de-la-loire.fr

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

par **Fabien BECQUELIN**, Délégué Général Adjoint du Bureau de Promotion du Shortsea Shipping (BP2S)

Au préalable, il convient de différencier les Autoroutes de la Mer du cabotage maritime. Une autoroute de la mer est un concept "porte à porte" qui relève d'un consensus politique entre divers pays et qui répond à diverses problématiques dont l'aménagement du territoire, le développement durable et le social. Le cabotage maritime est la réponse spontanée d'un armateur à la demande transport, le principe étant la rentabilité naturelle de cette offre. Les Autoroutes de la Mer complètent ce que le marché n'a pas réalisé de lui-même.

Différence entre les AdM et le cabotage maritime

Cabotage maritime	Autoroute de la mer
• Port à port	• Porte à porte
• Démarche naturelle	• Démarche volontariste
• Décisions économiques	• Décisions politiques
• Rencontre de l'offre et de la demande de transport	• Aménagement du territoire

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

Journées d'échanges de l'ORT - BP2S 06/11/2011 - 8

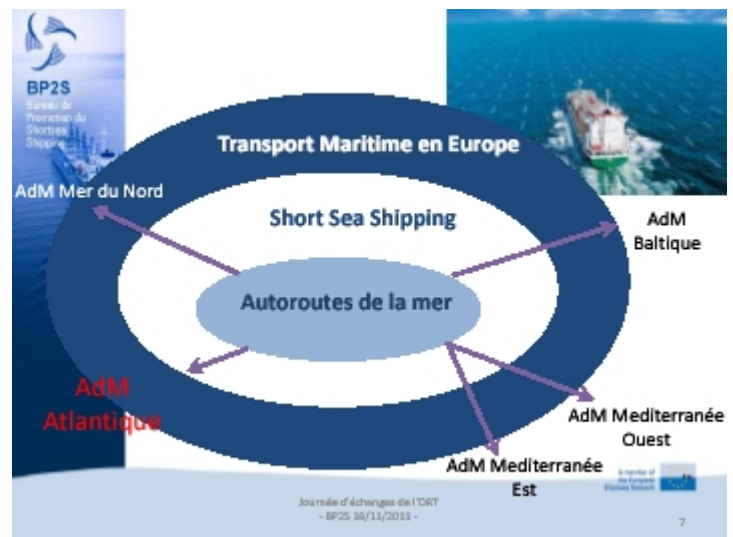
Les autoroutes de la mer

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

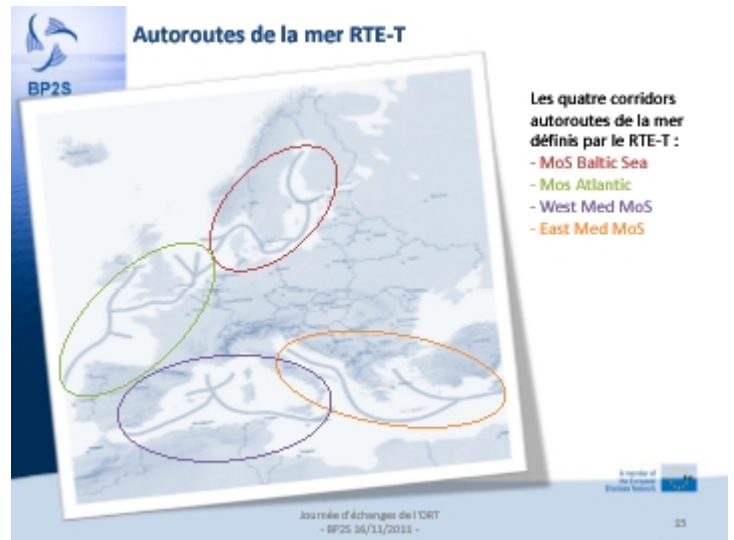
Journées d'échanges de l'ORT - BP2S 06/11/2011 - 21

Les autoroutes de la mer sont un label apparu en 2001 au sein de l'Europe dans le livre blanc des transports. Quelles soient issues du programme RTE-T (infrastructures de transports) ou du programme MARCO POLO (services de transports), les autoroutes de la mer se doivent d'offrir un service innovant, performant et à haute qualité de service.

Trois autoroutes de la Mer relèvent du label d'exploitation Marco Polo, dont la liaison Nantes Gijon. Elles peuvent être conçues pour être utilisées en accompagné, non accompagné, mixte LoLo et RoRo, Ro Pax. D'autres liaisons ne relèvent pas du Label de part leur ancienneté (Espagne-Italie par exemple) mais elles ont toutes le même dénominateur commun, la mobilité et la fluidité durable en Europe.



Sur la façade atlantique, l'autoroute de la mer offre une prestation de transport plus courte, plus rapide en supprimant la congestion aux abords des grandes villes ou aux barrières de péage transfrontalières et moins chère. Si elle permet de s'affranchir des futures taxes telle l'éco-redevance, elle ne possède pas cependant la souplesse du transport routier. Il est important de souligner que les autoroutes de la mer ne sont qu'une partie d'un corridor multimodal, complémentaires et non pas concurrentielles aux autres modes de transport que peuvent être le fer et la route. Elles sont au cœur d'une chaîne logistique où les autres modes ont toute leur place.



En terme de prospective sur la façade atlantique, la liaison Montoir-Vigo est à l'étude, permettant de desservir, par extension sud/nord, Algésiras et le Havre.

Une liaison France Portugal est en cours également d'appel à projet.

Comme évoqué ci-avant, les autoroutes de la mer complètent l'offre naturelle de transport maritime et relèvent d'une politique volontariste des États à des problématiques d'intérêt général et d'aménagement du territoire. Pour assurer la viabilité à moyen et long terme de ces autoroutes, il conviendrait de mettre en place au sein des territoires des mesures incitatives, pas uniquement financières. Certes, la mise en place de contraintes terrestres comme l'éco-redevance, ou la mise en œuvre d'un "écobonus" pour les chargeurs et les transporteurs pour favoriser un report modal vers la mer, seraient à même d'assurer la viabilité du système.

Ces mesures doivent dans tous les cas s'accompagner d'investissements en terme d'infrastructures portuaires ou d'accompagnement, comme de réflexions menant à des simplifications administratives.

L'avenir des autoroutes de la mer se joue à terre.

AdM Nantes - Gijon

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

Journée d'échanges de l'ORT
- BP2S 06/11/2011 -

Nantes - Gijon

Journée d'échanges de l'ORT
- BP2S 06/11/2011 -

Table-ronde : Retours d'expériences et prospectives

avec

- **Raúl BUSTO VALCÁRCEL**, Directeur des Transports Busto
- **Jean-Pierre RICHARD**, Directeur des Transports Richard
- **Philippe HENON**, Responsable plate-forme logistique Point P de Saint-Aignan
- **Jean-Pierre CHALUS**, Président du Directoire du Grand Port Maritime de Nantes Saint-Nazaire
- **Jimmy MAROLLE**, responsable commercial Fret de Louis Dreyfus Armateurs

La parole fut tout d'abord laissée aux transporteurs :

Raúl BUSTO évoque son organisation à travers le groupe ASTRE qui permet de répondre au non-accompagné. La mutualisation est d'ailleurs la seule réponse possible à ce type de transport. L'entreprise a toujours cru aux autoroutes de la mer, et regrette qu'elles ne soient pas plus utilisées car elles sont aujourd'hui compétitives en terme de coût. Il dénonce le prix du transport routier qui n'est aujourd'hui pas payé à sa juste hauteur. Quant au prix des autoroutes de la mer Nantes-Gijon, quel est-il véritablement quand on le compare à celui de la liaison Gênes-Barcelone presque 40% plus élevé ?



Crédit photo : © André Bocquel

Le coût du transport est également évoqué par **Jean-Pierre RICHARD**, qui utilise depuis peu le service des autoroutes de la mer en accompagné. A ce coût du transport, doivent être associés les gains en matière sociale et l'effort en matière d'émissions de CO₂. En ce sens, unanimement, la qualité de la prise en charge est mise en avant pour les chauffeurs. Jean-Pierre RICHARD regrette qu'ait été retenu dans un premier temps le port de Gijon, alors que Bilbao aurait été à son sens plus pertinent car desservant les trois-quart de l'Espagne. L'hinterland doit être en effet large pour avoir du volume, complète **Raúl BUSTO**.

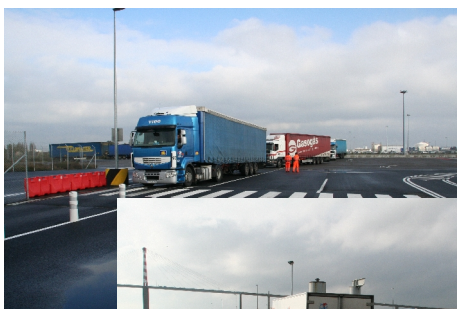
Philippe HENON fait part de son expérience en tant que chargeur et a approché les autoroutes de la mer dans le contexte de 2009 de la crise au Portugal. Ce service est un moyen qui lui permet d'apporter une solution pérenne de livraison et d'expédition et répond à la politique du groupe de diversifier les modes de transports. La régularité du service lui permet également de lisser ses besoins en personnel au niveau de la livraison. Aujourd'hui, 60% de son trafic se fait avec les autoroutes de la mer.



Crédit photo : © Gilles MÉRIODEAU

Jimmy MAROLLE évoque le déséquilibre de remplissage du bateau entre la France et l'Espagne. Plusieurs raisons à cela : L'Espagne et le Portugal n'importent pas ou plus et le choix de l'armateur a été de favoriser l'Espagne avec des horaires plus pertinents adaptés aux interdictions de circulations françaises.

Fabien BECQUELIN précise qu'il s'agit d'un service permettant de répondre à un besoin des États en terme notamment de congestion routière et de nuisances terrestres. La France et l'Espagne ont mis chacun 15 millions d'euros pour lancer le service, le faire connaître et dégager une rentabilité à long terme. Une autoroute de la mer doit être pensée comme une infrastructure : on ne demande pas une rentabilité sur 3 ans à des infrastructures de cette sorte.



Crédit photos : © Gilles MÉRIODEAU



Crédit photo : © Gilles MÉRIODEAU

Jimmy MAROLLE rappelle les objectifs assignés à LD Lines à savoir 3 départs par sens hebdomadaires et 10 000 camions la première année (14 000 en réel à ce jour), faute de quoi les subventions européennes MARCO POLO seront réduites. Les subventions représentent 35% du coût d'exploitation du navire. Il rappelle l'envolée des prix du pétrole qui fausse aujourd'hui les perspectives de l'étude de marché initiale de LD Lines.

Jean-Pierre CHALUS aborde la genèse de l'opération. Il évoque également la pérennité du modèle et le fait qu'il faille prendre du recul vis-à-vis des prix. Si les autoroutes de la mer sont pensées comme des infrastructures, il faut aller au bout du débat, avec une prise de participation collective. Le Grand Port Maritime de Nantes Saint-Nazaire a quant à lui investi fortement dans ce service avec des répercussions sur les prochaines quelques dizaines d'années. Cet investissement se retrouve dans les droits de port payés par les entreprises, mais il doit également se traduire par un retour. Une augmentation de la fréquence du service est à l'étude avec LD Lines. De même, la future liaison avec Vigo apportera souplesse et service complémentaire, les deux lignes n'étant nullement concurrentielles.

Crédits photos : © André BOCQUEL
© Gilles MÉRIODEAU