



Le premier Forum a tenu toutes ses promesses de débat à Nantes le 29 juin 2023.
Compte rendu des échanges.

Le premier Forum a tenu toutes ses promesses de débat à Nantes le 29 juin 2023.
Compte rendu des échanges.

L'INSPIRATION

POLITIQUE

IDEALIA

Valoriser durablement vos territoires maritimes et espaces portuaires



Des solutions innovantes pour préserver l'environnement

RECYCLER ET VALORISER L'EAU



Préserver la ressource en eau potable en réutilisant les eaux usées traitées (ex : pour l'entretien des ports et des navires).

PRODUIRE DU BIOMÉTHANE À PARTIR DES BOUES D'ÉPURATION



Le biogaz issu des stations d'épurations peut être épuré pour générer du biométhane ou utilisé comme carburant, le GNL (Gaz Naturel Liquéfié) pour les navires.

L'INTELLIGENCE ARTIFICIELLE POUR OPTIMISER LES PROCESS DE L'EAU



Mesurer la qualité de l'eau en temps réel, anticiper les risques de pollution, identifier les paramètres pertinents à surveiller.

**BRUNO LAFOSSE**

directeur d'Idelia,
rédacteur en chef de L'Inspiration politique

Imaginer collectivement un projet ambitieux

Plus long fleuve de France, la Loire est riche de symboles dans notre histoire et notre économie. Dans sa vallée, des cités importantes se sont développées au fil des siècles, notamment à partir du Moyen-Âge et de la Renaissance. Un riche patrimoine, des paysages et un art de vivre ont été laissés en héritage, depuis la cathédrale d'Orléans jusqu'à Nantes, en passant par les châteaux de la Loire dont celui d'Angers abrite la célèbre tapisserie de l'Apocalypse, autre témoignage de l'histoire prestigieuse ligérienne.

Nantes doit à la Loire son histoire prospère... et douloureuse, de port de commerce, capitale de la traite négrière (40 % des expéditions françaises et 450 000 déportés), mais aussi des matières premières comme le sucre et le coton, puis le développement de l'industrie au XIX^e siècle. Saint-Nazaire profite également de sa situation sur l'embouchure du fleuve avec ses ports, depuis les anciennes liaisons transatlantiques d'hier aux chantiers navals et au complexe industriel d'aujourd'hui : raffinerie de Donges, centrale thermique de Cordemais, usines Airbus...

Le Grand port maritime de Nantes Saint-Nazaire s'affirme comme le premier port de la façade atlantique, quatrième grand port maritime français. Totalisant 30 millions de tonnes de trafic par an, il est un moteur de l'économie régionale avec 28 500 emplois générés par son activité. Grâce à un personnel hautement qualifié et des infrastructures de qualité, il traite plus de 300 types de marchandises différents chaque année, alimente 654 trains de marchandises et 254 convois de barges.

Le Grand port maritime est donc un élément capital à l'heure de la maritimisation des échanges internationaux et d'une économie qui privilégie le flux au stock. Toutefois, le développement de son activité est aujourd'hui objectivement limité. La question des connexions du port vers un hinterland étendu apparaît comme cruciale pour que l'Axe Loire prenne toute sa place à une échelle multirégionale, nationale voire européenne.

Les acteurs locaux soulignent la nécessité de se rassembler pour promouvoir la place portuaire, ce qu'ils font avec la création d'Oportunity nouvelle identité du collectif portuaire du Grand Ouest qui entend fédérer et promouvoir les acteurs portuaires de Nantes à Saint-Nazaire pour apporter une solution optimale à des clients régionaux, nationaux et internationaux.

En complément, l'aire d'attraction et de desserte continentale du Grand Port Maritime de Nantes Saint-Nazaire et son aire de marché continental doivent s'élargir pour être à la hauteur d'un complexe portuaire aussi important en façade atlantique. Certes, la navigabilité du fleuve en matière de fret important s'arrête ou commence à Nantes. Mais cette contrainte ne doit pas être un frein pour imaginer et travailler un projet ambitieux et partagé pour l'Axe Loire. Il était donc pertinent et utile de réunir un panel d'acteurs et de décideurs locaux pour partager une vision des enjeux de l'Axe Loire et promouvoir auprès des pouvoirs publics l'accélération des projets de développement. C'est ce que nous avons fait au cours de ce premier Forum Mer-Loire & Connexions à Nantes jeudi 29 juin dernier. 📌



Mot de bienvenue

MER-LOIRE & CONNEXIONS : UNE PREMIÈRE

Par William Burias, président d'Idelia

Bienvenue à tous pour débattre de la place nationale et européenne de l'Axe Loire !

L'Axe Loire comprend le Grand Port Maritime de Nantes Saint-Nazaire – premier port de la façade atlantique et quatrième port maritime français –, son hinterland et ses connexions ferroviaires avec l'ensemble de la France ainsi que l'est et le sud de l'Europe.

Le Grand port est un moteur de l'économie régionale, grâce aux 28 500 emplois que génère son activité. Il accueille plus de 500 entreprises, reçoit 500 navires par an et alimente des centaines de trains de marchandises et de convois de barges. En 2022, il a traité 29,7 millions de tonnes de marchandises. Il doit aujourd'hui relever le défi de la transition énergétique alors que 70 % de ses recettes proviennent des énergies fossiles. Depuis 2015, il a entrepris avec succès de nombreuses actions dans ce but : le site de production de General Electric, le préassemblage des pièces d'éolienne, le hub pour la logistique d'Airbus, le transport de colis lourds par barge, le transbordement de navires pour les méthaniers d'Elengy, le GNL à Elengy...

Il reste à poursuivre et à développer les connexions ferroviaires vers l'est et le sud de l'Europe en fret. Discutons-en ! Ce premier Forum s'intitule Mer-Loire & Connexions, j'espère qu'il sera fructueux et en appellera d'autres.

OUTILS PORTUAIRES ET INDUSTRIELS

9

MODERNISER À TOUTE VAPEUR

Impossible d'envisager le développement de l'Axe Loire sans penser l'outil portuaire et le tissu industriel local. Comment moderniser le port ? Quels trafics développer ? Comment utiliser le fleuve ? Comment décarboner l'activité...



CONTRIBUTIONS :

Jean-Luc Séchet, vice-président du conseil départemental de Loire-Atlantique, en charge du port et des voies navigables • **Thibaut Guiné**, conseiller métropolitain de Nantes Métropole en charge de la Logistique urbaine, conseiller municipal de Nantes délégué à la ville du quart d'heure et de la logistique du dernier km • **David Dousset**, secrétaire général adjoint CGT des travailleurs portuaires du Grand Port • **Bruno Michel**, président du conseil de développement du Grand port, directeur du terminal méthanier Elengy de Montoir-de-Bretagne, président de l'association des Industriels de Loire Estuaire • **Robin Salecroix**, conseiller municipal de Nantes, vice-président de Nantes Métropole en charge de la politique de l'eau et de l'assainissement • **Antoine Vallée**, Voies navigables de France, unité territoriale d'itinéraire Loire • **Éric Provost**, vice-président de la communauté d'agglomération de la région nazairienne et de l'estuaire (CARENE), Saint-Nazaire • **Olivier Juban**, directeur régional de SNCF Mobilités, TER Pays de la Loire • **Frédéric Thoumelin**, responsable technique, Compagnie Ligérienne de Transport (CLT) du groupe Sogestran • **Gilles Bontemps**, membre du conseil de surveillance du Grand Port Maritime de Nantes Saint-Nazaire • **Bertrand Herrero**, représentant CGT du personnel au conseil de surveillance du Grand Port • **Philippe Léon**, responsable mission multimodale, direction marketing du Grand Port • **Pascal Freneau**, directeur général adjoint du Grand port maritime de Nantes Saint-Nazaire • **Thierry Delaunay**, responsable commercial et développement, entreprise Charier • **Jérôme Martres**, directeur commercial et du développement, Eiffage Génie Civil • **Aymeric Seassau**, conseiller métropolitain, élu municipal de Nantes, membre du Conseil de développement du Grand Port • **Francis Bertolotti**, ingénieur, ancien président du Conseil de surveillance du Grand Port • **Laurent Gest**, vice-président de l'association Avenir environnement 44

TRANSPORT

21

REMETTRE LE TRANSPORT SUR DE BONNS RAILS

Comment mieux connecter le port à son hinterland ? Le rail peut offrir une perspective, à condition d'investir pour favoriser ce mode de déplacement vertueux.



CONTRIBUTIONS :

Olivier Juban, directeur régional de SNCF Mobilités, TER Pays de la Loire • **Julien Bainvel**, conseiller régional des Pays de la Loire, commission Infrastructures, transports et mobilités durables • **Pascal Vialard**, président de l'Union Maritime Nantes Ports, président de la société Sea-Invest Montoir • **Philippe Léon**, responsable mission multimodale, direction marketing du Grand Port Maritime • **Jean Colas**, représentant de Rail Logistics Europe Pays de la Loire, Fret • **Pascal Freneau**, directeur général adjoint du Grand Port Maritime de Nantes Saint-Nazaire • **Paul Tourret**, directeur de l'Institut supérieur d'économie maritime (ISEMAR) • **Frédéric Ètève**, directeur territorial SNCF Réseaux Bretagne-Pays de la Loire • **Gilles Bontemps**, membre du conseil de surveillance du Grand Port Maritime de Nantes Saint-Nazaire • **Bertrand Herrero**, représentant CGT du personnel au conseil de surveillance du Grand Port Maritime

L'INSPIRATION
POLITIQUE
WWW.LINSPIRATION-POLITIQUE.FR

Éditeur – Innomédias SAS
56 rue de Patay – 45000 Orléans
Tél. : 02 38 68 57 19
894 680 669 RCS Orléans

• **Directeur et responsable de la publication**
Frédéric Durand
fdurand@linspiration-politique.fr

• **Chargée d'administration**
Mélissa Cellamen
gestion@innomedias.fr

• **Gestion contenu Web et réseaux sociaux**
Vanessa Jollet
vanessa.jollet@1er-mai.com

• **Directrice développement publicitaire**
Liliane Mathé-Hansen
+33 6 07 72 20 14
lilianehansen@linspiration-politique.fr

• **Rédacteur en chef**
Bruno Lafosse

• **Rédaction**
Jacqueline Viruega

• **Correction**
Caroline Savaté-Bordeaux

• **Photographies**
David Boschet

• **Abonnements**
abonnement@linspiration-politique.fr
Tél. : 02 38 68 57 19

• **Imprimeur – Public Imprim**
12 Rue Pierre Timbaud, 69200 Vénissieux

• **Direction artistique – CouleurKfé**
www.couleurkfe.fr

• **Réalisation – Boréal**

Pour les dépositaires et diffuseurs de presse : magazine disponible et quantités modifiables sur www.direct-editeurs.fr

parution novembre 2023

Dépôt légal à parution
ISSN 2827-2927
N° CPPAP 0723 D 94633

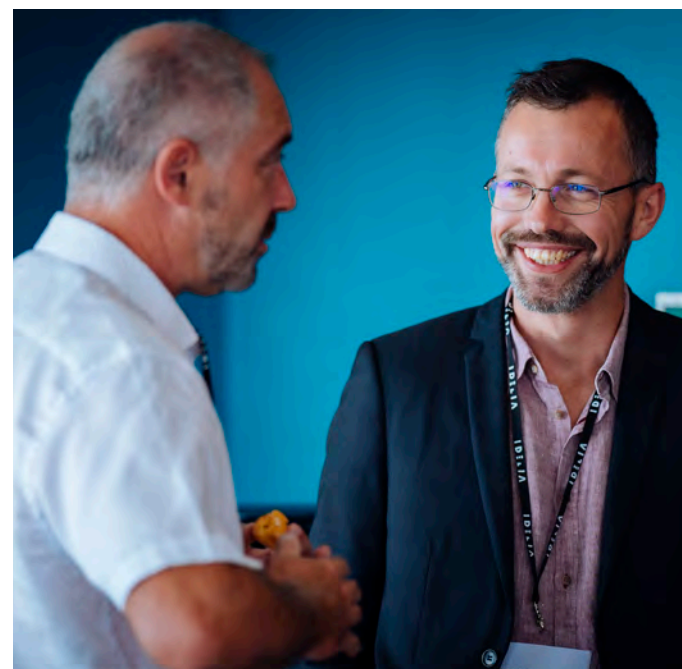
IMPRIM'VERT®





L'INVITATION AU DIALOGUE

L'art du débat et de la nuance se fait trop rare dans notre société... Échanger, poser les désaccords, dégager les points de convergence et construire ensemble, c'est tout l'intérêt du Forum Mer-Loire & Connexions. Le 29 juin, à l'Espace Titan, à Nantes, en bord de Loire, élus locaux, syndicalistes, chefs et cadres d'entreprises, experts se sont retrouvés pour quatre heures d'échanges sans concessions, mais en toute convivialité. De quoi imaginer l'avenir de l'Axe Loire, de Saint-Nazaire à Angers et, on l'espère, concourir à l'accélération des projets. 📌



#mission water



Votre transition hydrique de demain, nous la réalisons aujourd'hui

Votre eau est précieuse. Et garantir sa disponibilité en qualité comme en quantité devient un enjeu-clé pour votre collectivité.

Pour gagner en efficacité et en performance dans votre gestion de l'eau, Stereau vous accompagne sur l'ensemble du cycle de l'eau avec une gamme complète de solutions, d'équipements et de services.

De la production d'eau potable jusqu'au traitement des eaux usées, nous innovons pour lutter contre les nouvelles pollutions, économiser l'eau et l'énergie, et faire de vos effluents de nouvelles ressources.

www.saur.com



MODERNISER À TOUTE VAPEUR

Impossible d'envisager le développement de l'Axe Loire sans penser l'outil portuaire et le tissu industriel local. Si les investissements ont été réalisés, les incertitudes demeurent. Comment moderniser le port ? Quels trafics développer ? Comment utiliser le fleuve ? Comment décarboner l'activité... Autant de questions mises en débat lors de la première table ronde.

... — Quelle vision du port défend le département de Loire-Atlantique ?

Jean-Luc Séchet, vice-président du conseil départemental de Loire-Atlantique, en charge du port et des voies navigables :

Le Grand port industriel fait partie de l'histoire et de la culture de la Loire-Atlantique, il est un atout en termes d'emplois non délocalisables et de transition écologique. Le port est aussi un outil stratégique majeur qui contribuerait à notre souveraineté énergétique et alimentaire si par malheur l'Europe du Nord connaissait un incident majeur dans le contexte géopolitique actuel. Le département a œuvré pour que notre façade maritime accueille le parc éolien en mer de Saint-Nazaire. Il a investi 50 M€ dans le port de la Turballe, dont une part était destinée à ce projet EDF d'éoliennes. Le département peut aussi mettre du foncier à disposition des projets de développement du port. Car la rareté du terrain disponible à proximité de l'océan et du fleuve est un obstacle, encore plus avec le changement climatique. La maîtrise du foncier est indispensable. Le département peut préserver du foncier, élaborer avec l'agence de l'Habitat une stratégie de logement pour les personnels actuels et futurs de la zone portuaire.

— Quelles sont les attentes de la région vis-à-vis de l'Axe Loire ?

Julien Bainvel, conseiller régional des Pays de la Loire, commission Infrastructures, transports et mobilités durables : La région considère, comme le département, le Grand port comme un outil stratégique. Cette vision partagée est une chance dont tous les territoires ne bénéficient pas. Les élus régionaux se positionnent en faveur des in-

frastructures nécessaires à l'hinterland du port, à la décarbonation, au transport fluvial, au fret ferroviaire, à tout ce qui contribue à développer l'Axe Loire.

Le Contrat de plan État Région (CPER) est en discussion, mais nous voulons dépasser le stade des études et lancer des travaux. La région a besoin de davantage de visibilité de la part de l'État : quelles décisions à propos de l'offre ferroviaire ? Et du trafic fluvial ? Le trafic sur le fleuve s'est structuré jusqu'ici autour de l'acheminement du charbon entre le terminal charbonnier et la centrale de Cordemais et du transfert de colis lourds entre Cheviré et Montoir-de-Bretagne. Va-t-il se développer ?

— La ville de Nantes se vit-elle comme un port fluvio-maritime ? Quels sont ses projets pour le foncier en bord de fleuve ?

Thibaut Guiné, conseiller métropolitain de Nantes Métropole en charge de la Logistique urbaine, conseiller municipal de Nantes délégué à la ville du quart d'heure et de la logistique du dernier km : La vie sur le fleuve est un sujet crucial pour les élus nantais et métropolitains. Dès le début de notre mandat, nous avons voulu décarboner la logistique des chantiers pour limiter les passages de camions en ville et débarrasser les habitants de ces nuisances.

L'alternative est le *barging*. Nous avons lancé un appel à manifestation d'intérêt (AMI) pour bâtir des quais : ils sont indispensables au transbordement des matériaux des futurs chantiers qui passeront par le fleuve. Le sujet est complexe. Les quais, les barges, tout est très coûteux. Le marnage – la différence entre les marées, haute et basse, qui à Nantes peut aller jusqu'à 6 mètres – exige des compétences tech-



« La rareté du terrain disponible à proximité de l'océan et du fleuve est un obstacle. »

JEAN-LUC SÉCHET



« Décarboner la logistique des chantiers pour limiter les passages de camions en ville. »

THIBAUT GUINÉ

niques particulières. Le Grand port peut nous les apporter. Nous travaillons donc main dans la main avec ses équipes. Les entreprises de transport ne sont pas nombreuses dans le *barging*, à cause des marges très faibles, 3 % maximum. Mais l'AMI offre la possibilité d'un dialogue de qualité dans le cadre d'une économie locale de la logistique qui n'est pas « ubérisée » contrairement à ce qu'on constate généralement dans ce milieu. Ici, le port et le milieu fluvial portent une histoire, un tissu social, des compétences, une expérience professionnelle. Travaillons ensemble – département, région, État, Europe – à un modèle économique viable avec une vision du port comme un outil écologique.

— Comment le syndicat envisage-t-il le développement du port industriel et de la logistique urbaine en maintenant une exigence sociale pour les salariés ?

David Dousset, secrétaire général adjoint CGT des travailleurs portuaires du Grand port : La modernisation des outils portuaires est indispensable pour maintenir les trafics actuels du port et en capter de nouveaux. Certains outils des bassins de Saint-Nazaire ayant quarante ans devraient être remplacés. L'achat de nouveaux portiques pour le terminal conteneurs serait bienvenu. C'est un port multi-activités, leader en énergies renouvelables maritimes. Il doit le rester.

« La modernisation des outils portuaires est indispensable pour maintenir les trafics actuels du port et en capter de nouveaux. »

DAVID DOUSSET

- Le parc éolien du banc de Guérande – premier champ éolien en mer – est considéré comme un succès. Le personnel portuaire s’est beaucoup investi dans l’opération. Ses compétences dans le domaine seront un atout pour le champ éolien prévu entre Yeu et Noirmoutier. Le projet Eole et les autres ouvrages dédiés à l’éolien flottant dans lesquels se lance le Grand port nécessitent des outillages de plus en plus importants¹. Investissons dans ces infrastructures et dans les moyens de manutention adaptés à ces activités qui créent des emplois non délocalisables.

– Un responsable du Grand port peut-il répondre à cette interpellation ?

Bruno Michel, président du conseil de développement du Grand port, directeur du terminal méthanier Elengy de Montoir-de-Bretagne, président de l’association des Industriels de Loire Estuaire : Le conseil de développement ne décide pas des investissements, c’est le rôle de l’exécutif du port. Je peux en revanche évoquer le travail lancé depuis un an et demi sur la décarbonation en collaboration entre le conseil, les deux agglomérations, la CARENE et Estuaire et Sillon, le Port, la région et l’association AILE que je représente². Nous avons répondu à l’appel à projets Zones Industrielles Bas carbone (labellisation ZIBaC) lancé par l’État et avons travaillé plus d’un an à son contenu : comment produire de l’hydrogène, du CO₂, avec quelles infrastructures nouvelles, comment accroître nos capacités à créer de la biomasse ? Nos réponses sont examinées par l’Ademe : l’État validera-t-il notre plan qui prévoit 15 M€ d’investissements (préfiguration d’un milliard d’euros d’investissements dans les dix ans à venir) ? Nous attendons un feu vert politique.

Robin Salecroix, conseiller municipal de Nantes, vice-président de Nantes Métropole en charge de la politique de l’eau et de l’assainissement : Nous sommes tous ici convaincus de l’intérêt de l’outil portuaire et de son développement, mais c’est au-dehors que la bataille d’idées reste à mener. Certains voient le port comme une nuisance ou comme un vestige du passé. Prouvons qu’il est une ressource pour la transition écologique, un levier d’emplois non délocalisables et d’activités saines.

Nous avons prévu un grand nombre de chantiers : le pont Anne-de-Bretagne en plein cœur de ville, le chantier de la Petite Hollande, le pôle d’écologie urbaine à la Prairie-de-Mauves. Nous voulons insérer dans ces marchés publics des clauses obligatoires de passage par le fleuve pour évacuer les déblais. Nous aurions déjà dû l’imposer pour la déconstruction de l’ancien Marché d’intérêt national. Ne reproduisons pas cette erreur.

Il faut financer les barges et les quais, mais ces investissements améliorent les conditions de vie et l’environnement. Ils diminueront l’impact des travaux sur les habitants.

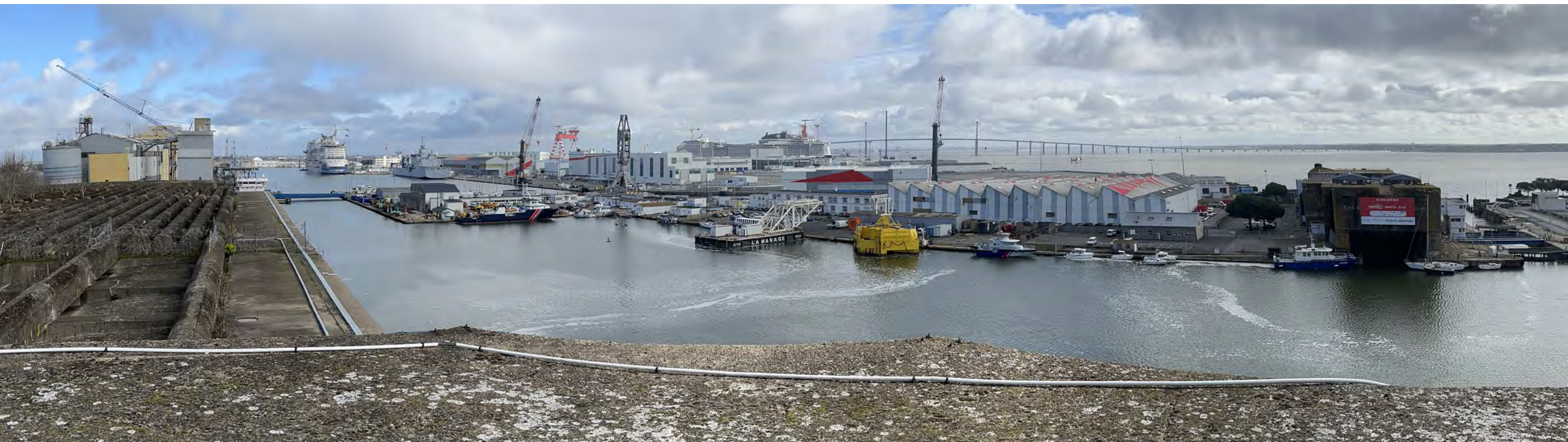
Ils épargneront à la métropole et aux autres collectivités de rénover les routes après le passage des camions. Des études sont engagées sur la fluvialisation, d’autres sur des infrastructures de massification des marchandises en bord de quai avant transbordement. Les travaux se feront en complémentarité avec Voies navigables de France et le Grand port maritime.

...



« Certains voient le port comme une nuisance ou comme un vestige du passé. Prouvons qu’il est une ressource pour la transition écologique. »

ROBIN SALECROIX





... **Thibaut Guiné** : Nous avons identifié des sites qui pourraient, après investissements, accueillir le stockage de marchandises avant transbordement. Ceux qui se situent à l'est de la métropole appartiennent à VNF ; d'autres, à l'ouest, dépendent du Grand port. Ce projet de plateformes de consolidation en bord de quai pourrait rassembler les principaux acteurs économiques du territoire et d'autres à plus ou moins long terme, à l'échéance de 2025 si les financements suivent. Ce projet contribue à la décarbonation, mais il a également l'avantage d'améliorer la chaîne logistique – notamment parce que les plateformes de consolidation permettent le *picking* –, de réduire ses coûts donc de le rentabiliser à moyen terme³. Travaillons à optimiser ce modèle économique, le rendre vertueux, vert et durable. Je rappelle qu'à défaut d'espace de stockage à terre, une barge se transforme facilement en entrepôt. Des entrepôts flottants nous rendraient de grands services dans un contexte de tension de l'espace foncier.

— Qu'en pense VNF ? Quelles opportunités offre le fleuve ?

Antoine Vallée, Voies navigables de France, unité territoriale d'itinéraire Loire : VNF gère la partie navigable de la Loire, sur

85 km entre Nantes et Bouchemaine près d'Angers, à la confluence avec la Maine. Le bassin de la Maine est navigable. Les difficultés de navigabilité à l'étiage propres à la Loire se trouvent en amont d'Ancenis. VNF mène un projet de rééquilibrage de la Loire à Sainte Luce-sur-Loire en amont de Nantes, pour donner de l'eau aux bras secondaires du fleuve. Il en sera transformé même si sa navigabilité n'en sera pas trop modifiée. La limite aval de la gestion par VNF se trouve à Nantes au niveau du pont Anne-de-Bretagne sur le bras de la Madeleine et du pont de Pornic sur le bras de Pirmil. Le Grand port prend le relais, gérant la partie subligérienne.

— Du côté de Saint-Nazaire, comment appréhende-t-on la modernisation de l'outil portuaire et la fluvialisation ?

Éric Provost, vice-président de la communauté d'agglomération de la région nazairienne et de l'estuaire (CARENE), Saint-Nazaire : Étant convaincus que Saint-Nazaire est toujours une ville maritime, nous favorisons les échanges entre la ville et le port. Le port est un atout logistique pour les industries de l'énergie, de la construction navale, de l'aéronautique. L'arrivée de l'éolien a donné un nouveau souffle à la plateforme logistique du bassin portuaire. Nous lançons la mutation du complexe énergétique à travers le projet bas carbone ZIBaC bien qu'il s'agisse d'une opération difficile.

Les connexions avec le rail sont bien plus complexes parce qu'elles requièrent un niveau d'investissement plus important. Je reste optimiste, car je constate l'avancée rapide de dossiers qui étaient au point mort, comme la connexion fluvio-maritime, indispensable pour que le complexe industriel et portuaire trouve sa place au niveau européen et international.

Olivier Juban, directeur régional de SNCF Mobilités, TER Pays de la Loire : Y a-t-il ici des entreprises de transport fluvial qui expliquent l'intérêt qu'elles auraient à se positionner sur ce marché, d'investir dans des

barges ou même d'être simplement affréteur ? Peuvent-elles dégager une marge ? 3 % ce serait déjà merveilleux !

Malheureusement, la marge dans le transport plafonne en général à 1 % à condition qu'il n'y ait pas d'aléas.

Frédéric Thoumelin, responsable technique, Compagnie Ligérienne de Transport (CLT) du groupe Sogestran : Mon entreprise, CLT, est le leader français du transport fluvial industriel et se positionne sur le multimodal. Le groupe Sogestran, auquel nous appartenons, est un groupe familial qui fait du maritime, du fluvial, du multimodal et travaille partout. Il a participé à l'évacuation des terres lors des travaux du Grand Paris, avec une quarantaine de barges opérant simultanément. Nous maîtrisons les outils qui répondent aux nouveaux besoins, de la barge entrepôt à l'évacuation des déchets. Nous maîtrisons ces solutions et nous pouvons adapter les outils à la région nantaise.

Gilles Bontemps, membre du conseil de surveillance du Grand Port Maritime de Nantes Saint-Nazaire : L'entreprise Charier qui a démolit l'ancien parking silo du garage Renault a pris l'initiative de transporter sur l'eau jusqu'à Cheviré les 6 000 tonnes de gravats qu'elle a déblayés, alors que ce n'était pas dans son cahier des charges. Les clauses obligatoires d'évacuation des déblais par le fleuve sont rares dans les marchés publics. Je milite pour qu'on les impose et que l'entreprise en soit informée d'entrée de jeu. Elles existaient dans le cahier des charges SNCF Réseaux du marché du contournement ferroviaire de la raffinerie de Donges. Les terres polluées ont bien été évacuées par le fleuve jusqu'à Cheviré. Faute d'obligation, l'entreprise choisit d'office la route dont le coût immédiat est plus faible. Le *barging* est plus coûteux en apparence. Le coût réel doit inclure la remise en état des routes sur lesquelles ont circulé les camions. C'est la collectivité territoriale qui paie cette réfection. Je précise qu'elle a été remboursée au département dans le

chantier de rénovation des voies de la ligne Tram-train Nantes–Châteaubriant.

Bertrand Herrero, représentant CGT du personnel au conseil de surveillance du Grand Port Maritime : Les investissements du Grand port maritime ont un coût, notamment pour l'État, mais ils contribuent à aménager le territoire et à créer des emplois de qualité non délocalisables. On l'a constaté pour le parc éolien. Les investissements portuaires sont aussi privés ! Ils seraient d'ailleurs bienvenus pour équiper le port en portiques à containers. Mais avant d'investir, les entreprises ont besoin de connaître les décisions de l'État. Cette visibilité manque souvent.

Les réserves foncières du port sont faibles, du simple fait de sa localisation. De plus, les zones humides sont plus protégées qu'autrefois. Il faudra utiliser les zones déjà construites et industrialisées. Que deviendra par exemple à terme le site de la centrale à charbon de Cordemais ? Une friche ? Accueillera-t-elle les expériences de transformation du carbone que préfigure le projet ZIBaC ?

Ces réutilisations d'espaces ne suffiront pas. Il faudra gagner sur la mer, à l'exemple ...





... de Rotterdam qui a pris 200 hectares sur la mer. L'envergure de Nantes Saint-Nazaire ne peut se comparer à celle de Rotterdam mais le Grand port devra l'imiter pour le projet Eole. En prenant beaucoup moins que 200 ha !

Philippe Léon, responsable mission multimodale, direction marketing du Grand port : Tout existe pour le transport fluvial : le fleuve, le port, le personnel et l'équipement. Que manque-t-il pour passer à la phase opérationnelle ? La volonté ? Modifions les cahiers des charges pour imposer le trafic fluvial avant toute possibilité de trafic poids lourd. Commençons par des chantiers modestes et déjà prévus comme celui de la Petite Hollande, auxquels peut répondre un opérateur fluvial comme Sogestran. Et évitons de faire passer 4 000 poids lourds en cœur de ville, juste pour évacuer les déblais⁴...



« L'histoire du port se joue aujourd'hui, n'attendons pas dix ans ! »

BRUNO MICHEL

Bruno Michel : Le port de Nantes Saint-Nazaire traite 30 millions de tonnes, moins que Le Havre ou Dunkerque et considérablement moins que Rotterdam. Il a pour objectif de rester simplement dans la course au niveau national. Le trafic du port est énergétique à 80 % avec 35 % de gaz et 45 % de pétrole. 70 % de ses recettes proviennent des énergies fossiles. Nous étudions la meilleure manière d'entamer sa décarbonation. Avec le projet ZIBaC, nous travaillons sur l'hydrogène, la biomasse, l'ammoniaque, la collecte de CO₂ et sa séquestration pour le charger sur des bateaux. Nous savons produire tout cela. Saisissons l'occasion de décarboner : le contexte est favorable du fait de la baisse des importations de gaz russe et de la hausse des besoins en terminal méthanier et en raffinerie. Nous possédons ces installations, l'histoire du port se joue aujourd'hui, n'attendons pas dix ans !

Nous avons hélas un énorme problème : le manque de foncier qui nous désavantage par rapport aux autres ports. Notre réserve foncière risque d'être absorbée aux trois quarts par les nouvelles règles d'aménagement, de respect des zones humides, de gestion de l'eau, règles issues de l'étude de submersion marine Xynthia. Avant tout projet de construction, étudions la cartographie des submersions et trouvons des équilibres sur cette base. À quelle distance de la côte se tenir ? Les règles à appliquer dépendent des services de l'État. Si le plan de Prévention du risque inondation nous est imposé, il réduira tout notre foncier, mais si les décisions relatives aux équipements existants et futurs se prennent au coup par coup, nous aurons plus de possibilités.

Éric Provost : L'aménagement de l'estuaire dépend des risques de submersion marine. Les élus de Saint-Nazaire sont évidemment très vigilants sur ce point. Le sujet mérite un travail commun des collectivités, des industriels et de l'État, sans inquiéter la population ni décourager l'investissement. La doctrine de l'État aujourd'hui en France est la suivante : on protège les secteurs bâtis



et habités par des digues, mais on ne construit pas d'aménagements nouveaux sur une zone potentiellement submergée à 20 ans, 30 ans, voire 50 ans. Cela réduit forcément les capacités foncières pour l'avenir, d'où l'importance du recyclage des emprises déjà utilisées et en voie de mutation. Les 7 à 8 hectares de Cordemais où se tiennent aujourd'hui la centrale thermique et le stockage de charbon seront peut-être demain indispensables à l'outil industrialo-portuaire.

— Qu'en est-il de l'acceptabilité des projets par la population ?

Thibaut Guiné : La métropole a organisé en 2015 un débat sur l'usage économique de la Loire, sur le foncier disponible, sur l'impact des constructions, etc. Les habitants ont affirmé qu'ils n'acceptaient pas les dégâts causés par les passages des camions dans les rues ni le coût des réparations. Cela doit

« Les pouvoirs publics doivent comparer les offres selon les modes de transport, inciter les entreprises à faire du barging. »

THIERRY DELAUNAY

entrer en considération pour juger du coût du barging. Cette évaluation doit aussi tenir compte de la réglementation future d'accès aux centres-villes et aux métropoles et de la mise en place des zones à faibles émissions. Les limitations de la circulation routière peuvent inciter à transformer le modèle économique des entreprises locales de transport. À condition que l'État les aide : la rentabilité du fret est faible dans le ferroviaire et le fluvial. Le transport routier de marchandises génère un peu plus de marge, mais la flambée des prix actuelle met en difficulté les camions qui roulent au gaz naturel pour véhicules (GNV).



●●● **Julien Bainvel :** Ce ne sont pas forcément les riverains qui posent la question de l’acceptabilité de tel ou tel projet. Ce sont parfois des gens de l’extérieur comme l’a montré l’épisode de Notre-Dame-des-Landes. Même si le problème du foncier est résolu, les projets industriels ne seront pas forcément acceptés.

Jean-Luc Séchet : Le département est compétent pour les routes. Ses élus sont coincés entre des injonctions contradictoires : aménager des infrastructures routières, mais lutter contre les nuisances du trafic routier. Cela vient encore de se compliquer avec la loi ZAN (zéro artificialisation nette)⁵. Aussi, les alternatives à la route sont bienvenues et le transport fluvial devient un vrai enjeu.

Pascal Freneau, directeur général adjoint du Grand Port Maritime de Nantes Saint-Nazaire : Je vous rejoins à l’instant et vous l’avez peut-être déjà dit : les clauses des marchés publics doivent exiger que le vrac soit évacué par transport fluvial et que le routier soit une simple alternative. Tout se joue maintenant pour le transfert modal.

Thierry Delaunay, responsable commercial et développement, entreprise Charier : Notre entreprise a déconstruit le garage Renault et utilisé avec la CLT les barges pour évacuer les déblais. Je me réjouis de cette suggestion de réviser les critères de choix des entreprises pour les marchés publics en fonction de l’utilisation du fleuve. Les pouvoirs publics doivent comparer les offres selon les modes de transport, inciter les entreprises à faire du *barging* et les accompagner dans cette démarche non polluante. Le syndicat professionnel Routes de France a créé un outil éco-comparateur baptisé SEVE (Système d’Évaluation des Variantes Environnementales) avec lequel le maître d’ouvrage peut comparer impartialement les offres selon le mode de transport et mesurer objectivement le bilan carbone de telle ou telle solution.

Jérôme Martres, directeur commercial et du développement, Eiffage Génie Civil : Les marchés de gestion de l’évacuation des matériaux d’excavation existent pour les méga projets. Les chantiers du Grand Paris, du Lyon-Turin les testent. Un marché de massification qui fait appel à des moyens d’évacuation des déblais autres que les camions

se met en place pour le chantier de la ligne grande vitesse Marseille-Nice. L’expérience du Grand Paris montre que le multicombiné est gagnant, plus que la confrontation entre camions et barges ou wagons. Pour évacuer de l’hypercentre de Paris 7 Mt de matériaux provenant des travaux de la future ligne 16, nous avons utilisé les barges, les trains, les camions. Ces marchés existent, les collectivités peuvent s’en saisir en s’inscrivant sur des marchés à bons de commande de 4 ans. Cela fonctionne très bien.

Aymeric Seassau, conseiller métropolitain, élu municipal de Nantes, membre du Conseil de développement du Grand port : Le Grand port maritime est un hinterland industriel pourvoyeur d’emplois, il représente un enjeu vital pour nos quartiers populaires qui souffrent de pauvreté et de chômage. Il est un outil pour l’avenir, au service de la transition écologique même s’il dépend pour l’instant des énergies fossiles. Il a permis d’installer le champ éolien en mer, d’ouvrir la centrale Biogaz de l’Estuaire à Montoir-de-Bretagne, de créer à Cheviré une zone de logistique du dernier quart d’heure. Tous les enjeux que les élus ont à affronter – l’emploi, l’aménagement du territoire, le redéploiement de la ville, la transition écologique – exigent que nous disposions d’un port sur des bases solides. Le transport mixte fluvial-ferroviaire est meilleur pour l’avenir. C’est à l’État d’en poser l’infrastructure. Sans tarder : le fret aérien qui occupe encore une part minime se développe et sera en concurrence.

Francis Bertolotti, ingénieur, ancien président du Conseil de surveillance du Grand port : J’ai présidé le conseil de surveillance du Grand port pendant la période où les investissements dont nous parlons ont été décidés avec les acteurs locaux. Il a fallu dix ans pour les mettre en place. J’en retiens que la clé, c’est le temps. Un critère de compétitivité pour lequel le privé bat le public.

Laurent Gest, vice-président de l’association Avenir environnement 44 : Notre asso-

ciation soutient les politiques responsables et maîtrisées de développement du territoire de la Loire-Atlantique dans les domaines de l’aménagement, de l’énergie, de l’eau et des déchets. Nous intervenons au stade de l’enquête publique pour défendre les projets dans le débat. Il existe une opposition systématique à beaucoup de projets, qui dépasse souvent les riverains. Le projet du quai Eole par exemple provoquera sans doute une opposition. Nous serons là pour l’appuyer. Je note que des entreprises demandent aux pouvoirs publics des clauses de marchés publics pour mettre en œuvre le *barging*, c’est nouveau. Jouons les complémentarités, évaluons quel mode est le plus approprié en fonction du coût, y compris environnemental ! ●

1. Le projet Eole consiste à remettre en état le quai de la Réparation à Saint-Nazaire, 15 ha désaffectés depuis trente ans, et à en faire une base industrielle d’intégration dédiée à l’éolien posé et flottant. Les éoliennes flottantes, turbines géantes munies d’immenses flotteurs, y seront assemblées. Le champ éolien flottant de l’Atlantique est envisagé pour 2030. Le Grand port mettra Eole à disposition de la filière offshore.
2. L’Association des Industriels de Loire Estuaire regroupe ArcelorMittal, Cargill, EDF, Elengy, Engie, Egiom, TotalEnergies et Yara, soit les sites grands producteurs et consommateurs d’énergie de ce territoire, les sites SEVESO.
3. Le picking consiste à collecter les produits qui composent une commande et à les regrouper pour l’expédition.
4. Le projet de la Petite Hollande prévoit de remplacer le grand parking bitumé actuel par des pelouses et une grande esplanade. 12 000 m² seront « rendus à la nature et aux piétons » (<https://metropole.nantes.fr>).
5. Les objectifs de zéro artificialisation nette (ZAN) de la loi Climat et résilience consistent à réduire de moitié d’ici 2030 le rythme d’artificialisation et de consommation des espaces naturels, agricoles et forestiers, par rapport à la consommation mesurée entre 2011 et 2020.



À l'écoute des particularités locales,
au plus près du terrain,
les équipes d'Eiffage Génie Civil
bâtissent des projets qui structurent
durablement les territoires.



REMETTRE LE TRANSPORT SUR DE BONS RAILS

Comment mieux connecter le port à son hinterland pour lui permettre de rayonner vers l'intérieur des terres et de conférer à l'Axe Loire un rôle de desserte nationale voire européenne ? Le rail peut offrir une perspective, à condition d'investir pour favoriser ce mode de transport vertueux.

- Le transport ferroviaire ne représente que 1 % de part modale – 3 % en incluant les flux du réseau ferré portuaire. Le fret massifié, est-ce un objectif réaliste ? Quels aménagements à mettre en œuvre ? défend la SNCF face à ces enjeux ?

Olivier Juban, directeur régional de SNCF Mobilités, TER Pays de la Loire : Pour massifier les flux de fret ferroviaire, il faut un opérateur vraiment motivé et des entrepreneurs qui se mettent à la peine. La SNCF reste sur le marché du multi client – ce qu'on appelait le wagon isolé. Il existe des offres au départ de Nantes, j'ignore si elles sont très connues.

Les transporteurs n'ont pas des ressources infinies et sont donc contraints de faire des choix. C'est souvent un pilotage par la marge et je ne pense pas que ce soit honteux. La marge, c'est quand même ce qui permet à l'entreprise d'être viable durablement. Quel serait l'intérêt de rester dans un métier où la marge est insuffisante ? C'est le cas du fret !

60 % des résultats de la SNCF sont affectés au réseau et à son financement. Il faut de la marge, au moins un peu !

- Comment la région Pays de la Loire appréhende-t-elle l'enjeu de l'hinterland et du fret ferroviaire ?

Julien Bainvel, conseiller régional des Pays de la Loire, commission Infrastructures, transports et mobilités durables : La région Pays de la Loire mise sur le train. Elle s'est fixé en 2021 une stratégie régionale des mobilités avec des objectifs de déploiement



« Sur le principe, tout le monde est d'accord. Ce serait déjà fait si nous avions les financements. La seule question est de savoir qui paie. »

OLIVIER JUBAN

de l'offre ferroviaire. Il faut développer l'offre pour faire venir de nouveaux acteurs. Nous l'avons toujours fait avec l'opérateur historique, nous le faisons en l'amplifiant dans le contexte actuel : plus 26 % sur le lot ouvert à la concurrence à l'horizon 2026 et plus 33 % à l'horizon 2030.

Comment revitaliser le fret ferroviaire ? La région a financé avec la direction régionale de l'Environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL), le Port et SNCF Réseaux, des études pour identifier les flux routiers qu'on pourrait capter et transférer sur le rail. Elles ont permis de déterminer une stratégie. Il faut maintenant définir les priorités, la mise en œuvre et le financement.

Concernant la virgule de Savenay, une étude fret est en cours. La région a demandé d'examiner l'intérêt du transport de voyageurs en complémentarité avec le fret pour rentabiliser un investissement important¹. Nous voulons enfin, dans le cadre du grand projet ferroviaire de Liaisons nouvelles Ouest Bretagne-Pays de la Loire (LNOBPL), faciliter les accès avec la presqu'île, la métropole et la capitale bretonne². Le mes-

sage que je veux faire passer est celui de l'offre : sans les infrastructures indispensables pour massifier les flux, nous n'aurons pas de report de la route sur le rail, nous n'aurons pas de fret ferroviaire. Que fait l'État ? Quels sont ses budgets pour l'aménagement du territoire, l'environnement, l'atténuation de l'empreinte carbone, ces sujets essentiels pour nos territoires ? Nous avons besoin de connaître les ambitions de l'État et leur traduction en travaux, pas seulement en études. Nous attendons leur réalisation et pas dans vingt ans ! C'est aujourd'hui qu'il faut avancer.

- Les entreprises veulent-elles du fret ferroviaire ? Ou veulent-elles seulement que la marchandise circule vite et au meilleur coût ?

Pascal Vialard, président de l'Union Maritime Nantes Ports, président de la société Sea-Invest Montoir : Nous nous adaptons aux demandes des clients qui sont les donneurs d'ordres. L'entreprise de transport international de marchandises que je dirige stocke et recharge, sur un de ses

« Le rail cumule les inconvénients mais nous verrons décroître les volumes de transport routier parce que nos clients prennent très au sérieux la décarbonation. »

PASCAL VIALARD

sites, 1,5 Mt par an. Quand je suis arrivé, l'entreprise confiait au rail 300 000 tonnes, soit un train complet par jour ouvré. Le reste, c'est-à-dire 1,2 Mt, était transporté par camions. Aujourd'hui la totalité des 1,5 Mt passe par la route !

Le train a été abandonné progressivement pour des raisons financières : l'entretien du réseau d'abord, puis le coût de 100 000 € par an pour un seul train complet. Le temps joue aussi contre le fret ferroviaire, bien plus lent que la route. Et le rail exige plus de main-d'œuvre : une personne seule suffit pour charger un camion. Il en faut beaucoup plus pour charger un wagon. Par ailleurs, le transport de voyageurs a toujours eu la priorité sur le transport de marchandises et le





Engagés dans la transformation des territoires littoraux

Contribuer à un aménagement et à une gestion des territoires au service de l'Homme et en harmonie avec la nature.

C'est cette ambition qui guide notre approche en ingénierie et conseil depuis plus de 40 ans.

Sce accompagne les acteurs publics et privés dans leurs projets d'aménagements portuaires :



Ouvrages maritimes



Infrastructures



Environnement et biodiversité



Urbanisme et paysage



Energie




SCE
Aménagement & environnement



Ingérop est un groupe d'ingénierie et de conseil, oeuvrant sur des enjeux majeurs pour bâtir, dès à présent, le monde de demain : mobilité durable, transition énergétique, cadre de vie.

Doté d'une solide notoriété dans l'ensemble des métiers de la construction - bâtiment, eau, énergie, industrie, infrastructure & mobilité, transport, ville - les 3 000 collaborateurs répartis au plus près de leurs clients en France et à l'international apportent leurs expertises pour accompagner les projets de leurs donneurs d'ordre.

www.ingerop.fr

BÂTIMENT | EAU | ÉNERGIE | INDUSTRIE | INFRASTRUCTURE & MOBILITÉ | TRANSPORT | VILLE

fret en a souffert si souvent que beaucoup d'industriels ne veulent plus entendre parler du rail.

Imaginons pourtant que mon entreprise envoie un train complet de 1 200 tonnes, cela implique qu'il soit accueilli par une usine disposant d'un site de réception adapté. Cet industriel utilise-t-il toujours le fer ? A-t-il investi pour que son dispositif de réception fonctionne ?

Le rail cumule les inconvénients, mais en dépit de tout, je pense que nous verrons décroître les volumes de transport routier parce que nos clients prennent très au sérieux la décarbonation. Combien de temps prendrait un retour au ferroviaire ? Qui financera l'adaptation de sites de réception non prévus à l'origine pour le fer — avec une longueur suffisante pour recevoir un train complet ? Qui organisera le chargement des wagons pour éviter leur retour à vide, car aujourd'hui nous recevons des tonnes de céréales par wagons qui repartent vides ? Le retour au fret ferroviaire s'inscrira sur un temps long et demandera beaucoup de pédagogie. Peut-on mieux faire connaître le train ? Mieux informer les clients potentiels sur les aides pour les wagons isolés, sur les procédures ? Convaincre les industriels ? Aucun transporteur ferroviaire n'a proposé de solution à une entreprise comme la mienne, qui stocke quand même 2 Mt à Montoir.

La décarbonation est une chance, mais elle peut produire des effets indésirables : un de mes clients ne produit plus en France. Il achète sa marchandise hors UE, la fait venir par bateau et la décharge où il peut, faute de port capable de stocker son type de produits. Il lui fait faire ensuite 500 km de route. Et il s'agit de gros volumes, pas 1 000 tonnes par mois !

— Visiblement, le consensus que nous avons eu sur le fluvial dans le débat précédent ne se retrouve pas pour le rail !

Philippe Léon, responsable mission multimodale, direction marketing du Grand port :

Le port est un trait d'union entre tous les éléments de la chaîne logistique. Notre réseau

ferré portuaire d'une quarantaine de kilomètres dessert une douzaine d'industriels à Cheviré, Montoir ou Saint-Nazaire, les « clients embranchés ferroviaires ». Le Grand port continue d'investir dans la maintenance de ce réseau très sain et sans contrainte – 3 M€ les trois dernières années. Pour autant, il ne maîtrise pas ce flux qui peut s'amenuiser sans qu'il puisse l'empêcher.

Le trafic portuaire correspond à 500 000 tonnes de transport en train par an. C'est une part modale faible à l'échelle du trafic total du port, mais si on considère le seul trafic de « vrac cargo », il atteint 15 % à 20 %. Une part modale significative là où le fer est compétitif : de gros volumes sur de longues distances³.

Tous nos trains arrivent à la limite entre Donges et Montoir-de-Bretagne par le faisceau du Priory. Les wagons stationnent là avant de rejoindre nos clients. Ce sillon est la connexion entre le réseau ferré portuaire et le réseau ferré national. Il est accessible aujourd'hui du lundi au vendredi et le samedi à condition de s'y prendre un mois avant ! Favorisons l'accès au Priory ! Investissons dans quelques appareils de voie et un système de commande à distance. Soyons plus compétitifs !

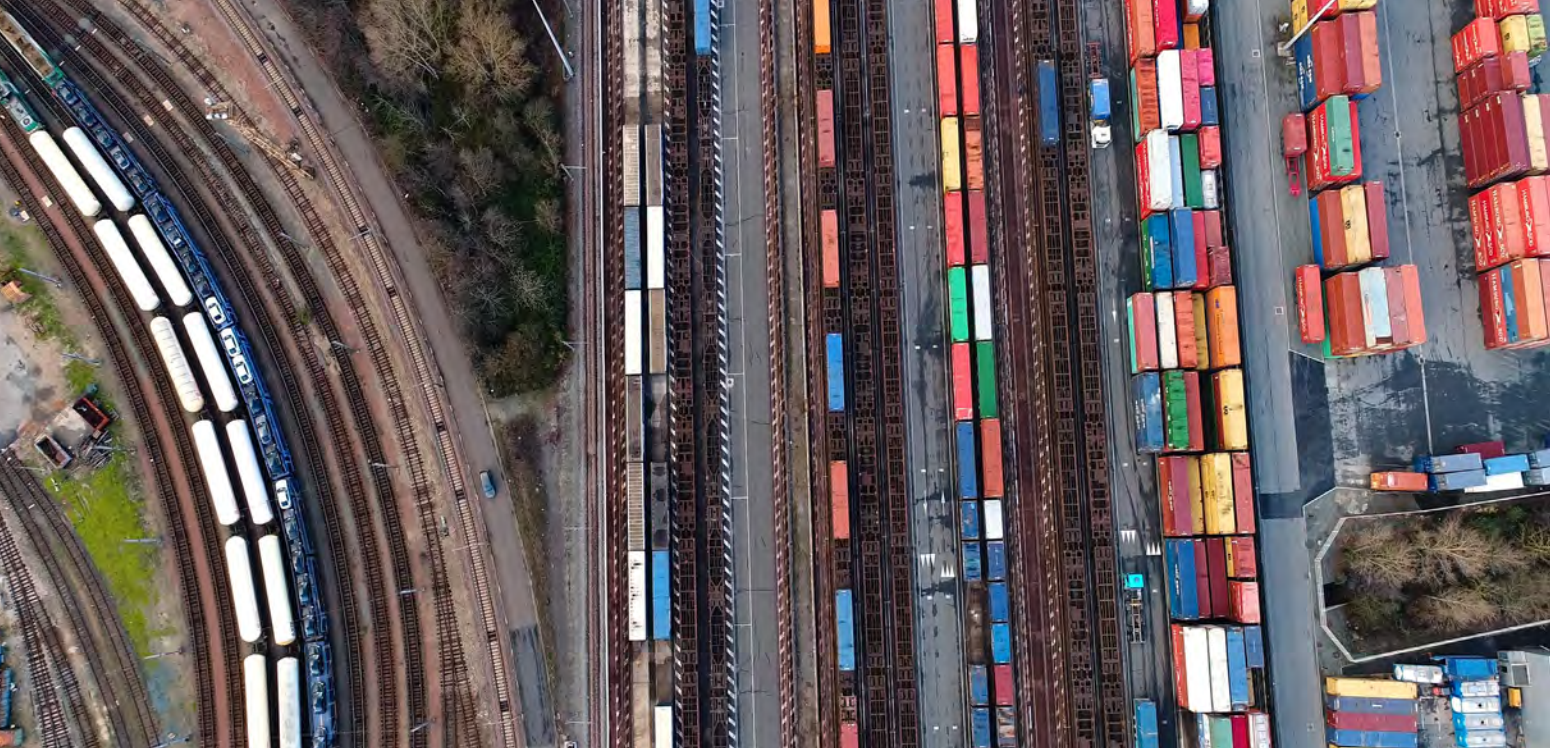
Jean Colas, représentant de Rail Logistics Europe Pays de la Loire, Fret SNCF :

Répondre du jour au lendemain est très malaisé pour une grosse entreprise comme la SNCF. Elle a besoin de temps. Le ferroviaire fonctionne comme le fluvial : c'est un schéma logistique global.

Bien sûr, il ne couvre pas les besoins de transport comme les courtes distances ou les ruptures de charge, mais l'offre existe et elle est facile à trouver. La SNCF propose des solutions pour les petits volumes et pour les gros volumes.

...
« Le fer est compétitif sur de gros volumes sur de longues distances. »

PHILIPPE LÉON



« Pour reconstruire tout ce qui a été supprimé pendant des années, cela prend du temps, mais les décisions d’aujourd’hui seront valables dans quinze ans, trente ans. »

JEAN COLAS

Beaucoup de ceux qui désirent faire du fret ferroviaire et nous questionnent sur les reports modaux ne semblent pas satisfaits des réponses à cause des délais. Le report ne se fait pas du jour au lendemain même quand l’infrastructure existe. Il y a besoin de wagons, d’un quai pour charger, de moyens de manutention avec parfois l’obligation de former les personnels. Pour reconstruire tout ce qui a été supprimé pendant des années, cela prend du temps, mais les décisions d’aujourd’hui seront valables dans quinze ans, trente ans. Un wagon roule quarante ans ! L’entreprise demandeuse ne doit pas s’empêcher de repenser sa logistique à une échéance de dix ans. Le ferroviaire c’est du temps long, mais c’est une partie de la réponse aux mobilités de demain.

Pascal Freneau, directeur général adjoint du Grand port maritime de Nantes Saint-Nazaire : La valeur du temps varie selon l’activité ! Dans le Grand Port Maritime, les

demandes d’autorisation d’occupation temporaire du domaine public se font la veille pour le lendemain. Un besoin de service, par exemple pour des containers qui partent le jour même à Angers, exige une réponse immédiate. Il y a dans le monde des entreprises privées un rythme à respecter pour satisfaire la demande et saisir le marché. Sinon le marché s’en va tout de suite. La pendule des projets ferroviaires tourne à une autre vitesse. Cela fait vingt ans que j’entends parler de l’électrification de la ligne de Nevers à Chagny, du passage au gabarit GB+ pour les containers internationaux. Rien ne se passe. Il faut décider ! L’infrastructure ferroviaire n’obéit pas à la logique classique d’un bien d’équipement : définition du besoin, mise en route de la production pour y répondre, couverture du marché. La difficulté provient du temps consacré à programmer l’infrastructure puis à la construire. Entre-temps, le marché est parti. La puissance publique doit donc prendre le

risque d’une logique d’offre. La SNCF ou la structure en charge de l’infrastructure ferroviaire peut-elle se saisir d’un sujet déterminant pour le port, l’automatisation de la connexion du secteur du Priory sur le réseau ferré national ? Si la décision est prise aujourd’hui, dans le cadre du prochain CPER dont le volet mobilité comporte une partie ferroviaire, le problème sera réglé dans trois ans.

Autre sujet, la virgule de Savenay, les études sont connues, les personnes averties savent où elle doit passer : il serait temps de décider ! Sinon, les marchés passeront et le port ne pourra élargir son hinterland. Bruno Michel évoquait des connexions possibles pour apporter du gaz naturel dans les pays voisins. Comment capter ce marché si on ignore quand l’électrification sera faite ? Si on pense que le mode massifié peut résoudre une part de nos difficultés, il faut trancher.

Paul Tourret, directeur de l’Institut supérieur d’économie maritime (ISEMAR) : Le port de Nantes est le seul port à containers d’Europe à ne pas avoir de liaison ferroviaire et Nantes est la seule métropole d’Europe de l’Ouest à ne pas avoir de chantier intermodal. C’est une vraie question aujourd’hui. L’idée d’un terminal SNCF d’un chantier intermodal à Montoir ne paraît pas satisfaisante car l’exemple du Havre montre qu’un chantier intermodal à 5 km des quais n’est pas idéal. Il y a à réfléchir sur ce qu’on peut faire à Montoir avec le ferroviaire. Mélanger les trafics ? Des containers, des voitures, des remorques, des colis lourds, des produits agricoles ou industriels ? Nous ne sommes pas concernés par les autoroutes ferroviaires mais nous avons des lignes roulières et nous pouvons en ouvrir d’autres : le Maroc est proche, nous avons l’exemple de Brittany Ferries en plein essor à Cherbourg, Sète a maintenant des connexions avec la Turquie ! Gardons à l’esprit que l’avenir de l’Europe se trouve plus dans les connexions ferroviaires que dans le cabotage. Les échanges se font à l’intérieur du continent et maintenant les ports français se retrouvent en périphérie



« La SNCF ou la structure en charge de la structure ferroviaire peut-elle se saisir d’un sujet déterminant pour le port, l’automatisation de la connexion du secteur du Priory* sur le réseau ferré national ? »

PASCAL FRENEAU

des grands hinterlands. Donc comment se connecter ? Avec quels trafics ?

Frédéric Ètève, directeur territorial SNCF Réseaux Bretagne-Pays de la Loire : Je précise le modèle économique de SNCF Réseaux : le péage représente 7 % du coût total et l’entreprise ne gagne pas d’argent sur les sillons fret. Comment investir en ne gagnant rien ? J’entends la demande d’une politique d’offre : l’entreprise seule n’en a pas les moyens. Des offres existent déjà : il faut s’en saisir. Il reste de la place sur le réseau, on peut encore tracer des sillons. Faisons ce qui est possible. Le CPER ? SNCF Réseaux n’est pas à la manœuvre, les discussions sont en cours entre la région, l’État, les autres collectivités. Je ne suis pas certain à ce stade que le projet Nevers-Chagny sera concrétisé. Je ne crois pas possible de compter sur le CPER Bourgogne Franche-Comté pour le porter. Le fret demande des perspectives systémiques. Comment construire avec cette vision ?

Ça avance

À la suite du Forum Mer-Loire & Connexions, des arbitrages positifs viennent d’être rendus qui permettront d’améliorer fortement la connexion entre le réseau ferré portuaire et le réseau ferré national.



- — Cela renvoie au rôle de l'État ! Si chaque région construit son contrat de plan en fonction de ses intérêts sans se connecter à la région voisine, on attendra longtemps l'électrification de ce tronçon, non ?

Gilles Bontemps, membre du conseil de surveillance du Grand port maritime de Nantes Saint-Nazaire : Dans un port, le trafic ne précède jamais l'investissement, il le suit. Si Olivier Guichard, président de région en 1974 n'avait pas décidé de faire le premier quai à Montoir... Si le ferroviaire offre la possibilité de gagner des marchés pour augmenter le volume traité par le port, construisons le réseau. Sans réseau, pas de marché ! Décidons maintenant puisqu'il faut 5 à 20 ans pour réaliser une infrastructure. Combien d'années pour le contournement de la raffinerie de Donges ? Les 150 M€ qu'il a coûté ont été payés par la raffinerie, les collectivités et l'État. Pas par SNCF Réseaux. Qui est décisionnaire pour la virgule de Savenay ? La région, d'autres collectivités. L'infrastructure doit servir au fret et au trafic voyageurs : l'État a un rôle à jouer, comme pour la voie

ferrée Centre Europe Atlantique entre Nevers et Chagny qu'il finance à moitié⁴. La virgule de Savenay suppose donc un lobbying envers l'État et la région Bourgogne ! Ces 120 km d'électrification doivent être la priorité. Occupons-nous d'abord de la demande des opérateurs portuaires de sortir et rentrer les trains à leur gré, week-end compris, dans le secteur du Priory. Nous pouvons régler le problème dans le cadre du CPER pour un budget raisonnable de 3 à 4 M€.

Bertrand Herrero, représentant CGT du personnel au conseil de surveillance du Grand Port Maritime : Une étude a montré qu'un train entre Montoir et Metz roule en moyenne à 50 km/heure : les industriels qui travaillent en flux tendu choisissent la route ! Le fret pâtit aussi de conflits d'usage avec le trafic voyageurs. Il est arrivé qu'on annule au dernier moment un train de marchandises pour faire passer un train supplémentaire de voyageurs. Les process industriels qui exigent une grande fiabilité ne peuvent pas s'en accommoder. À propos du roulier transportant des véhi-

cules : le terminal roulier accueille certaines semaines 2 000 véhicules débarqués d'un bateau. Ils les l'engorgent car la route ne peut dégager que 1 200 à 1 600 véhicules par semaine. Le terminal roulier est relié au fer. On pourrait avec l'accord des clients, transporter les véhicules sur des trains à condition de disposer de plateformes arrière, de ports secs⁵. En investissant dans les ports secs et les sillons, le Grand port pourrait devenir la façade maritime de la région Centre Val-de-Loire dont il est plus proche que Le Havre. Les industriels pourraient choisir cette solution pour verdir leur production et leur image. À condition que l'infrastructure existe. Ce qui suppose une aide de l'État.

— La région Normandie investit en Centre Val-de-Loire pour encourager le report modal de containers sur des camions, en faveur du Havre. Et le port de Nantes ? Comment la région Pays de la Loire dialogue-t-elle avec la région Centre Val-de-Loire ?

Julien Bainvel : Nous utilisons les instances existantes dont celles de l'association des Régions de France dédiées aux questions de mobilité. Quant au dialogue avec l'État, il est toujours serré.

Je pose la question de la priorité de l'électrification de la ligne ferroviaire ou de la mise au gabarit. La deuxième, qui peut être un peu plus rapide et meilleur marché, ne peut-elle être une solution en attendant l'électrification ? Et les possibilités de sillons supplémentaires ? Comment disposer à la fois de TER, de TGV, d'Intercité, de fret sur un réseau qu'on ne peut doubler ? Comment cela peut-il fonctionner de manière complémentaire et avec les autres acteurs ferroviaires ?

Frédéric Étève : Sans que cela engage la parole de l'entreprise, je pense que l'électrification serait de nature à faciliter l'offre ferroviaire.

Gilles Bontemps : Une locomotive au diesel ne tire pas un train de 1 200 tonnes. Et que se passe-t-il quand la ligne arrive au

tronçon non électrifié ? L'électrification semble prioritaire et je ne suis pas sûr qu'elle coûterait plus cher que la mise au gabarit. L'extension de l'hinterland du Grand port se fera à l'est. Quand les 120 km manquants seront électrifiés, le port communiquera en direct avec la Suisse, le sud de l'Allemagne, Marseille, etc. On ne gagnera pas la bataille avec les conteneurs, au moins dans un premier temps, mais avec la possibilité de passer des trains longs et lourds sans être obligés de les découper faute d'avoir la puissance pour les porter.

Olivier Juban : Sur le principe, tout le monde est d'accord. Ce serait déjà fait si nous avions les financements. La seule question est de savoir qui paie.

Ceci dit, quand on compare le coût du train avec les prix de la route entre Lyon et Nantes, mieux vaut avoir des clients « ferroviathes » pour faire du report modal ! Voici un exemple vécu. Nous descendons des enduits de façade PRB de La Mothe-Achard vers Lyon et Marseille. Nous remon- tons à vide avec des wagons traditionnels. Pour rentabiliser un flux de retour entre Lyon et La Mothe-Achard (pas Nantes, sinon nous avons une rupture de charge et n'étions plus compétitifs), il a fallu déployer une énergie invraisemblable. Nous avons réussi un chargement d'eaux minérales parce que les transporteurs routiers n'ont pas trouvé de chauffeurs et parce que le chef de logistique chez PRB a accepté le déchargement de l'eau sur son quai d'enduits de façade.

●●●



« Sans les infrastructures indispensables pour massifier les flux, nous n'aurons pas de report de la route sur le rail. »

JULIEN BAINVEL



« Gardons à l'esprit que l'avenir de l'Europe se trouve plus dans les connexions ferroviaires que dans le cabotage. »

PAUL TOURRET

... **Julien Bainvel** : Il manquera 60 000 chauffeurs routiers dans les prochaines années. Il faudra bien une alternative aux camions ! Une opportunité de report sur le fret ferroviaire ?

Olivier Juban : La pénurie de ressources poussera les industriels à faire des choix logistiques très rapides qui risquent de ne pas être réversibles avant une génération. S'il n'y a pas d'offre ferroviaire ou fluviale, ils partiront ou refuseront de se positionner.

Pascal Vialard : Je demande à la SNCF de s'intéresser aux entreprises comme la mienne qui chargeait 300 000 tonnes sur un train et a cessé de le faire. Peut-on envisager de nouveau un recours au ferroviaire ? Ce n'est pas de propos incantatoires dont nous avons besoin. Qu'on nous dise simplement ce qui est faisable et ce qui ne l'est pas. Il faudrait réunir l'ensemble des personnes intéressées : par exemple est-ce que mon entreprise doit dépenser 500 000 € pour entretenir son faisceau ?

1. La « virgule de Savenay » serait une voie de liaison directe entre Saint-Nazaire et Rennes, raccordant la ligne Le Croisic-Saint Nazaire à celle de Savenay-Redon avec des trains directs jusqu'à Rennes et Quimper et la possibilité de faire passer du fret vers l'Île-de-France. L'emprise foncière de la voie est disponible.
2. Le projet LNOBPL a pour but d'améliorer, à l'horizon 2035, les liaisons Nantes-Rennes-Bretagne Sud et Rennes-Brest.
3. Marchandises diverses en vrac.
4. La VFCEA est financée par l'État et la région Bourgogne Franche-Comté (62 M€) ainsi que par SNCF Réseaux (75 M€).
5. Port sec : terminal terrestre en liaison commerciale et logistique directe avec un port maritime.
6. Sur un marché spot (ou marché au comptant) les actifs négociés font l'objet d'une livraison et d'un règlement instantanés.

Le fret entre histoire compliquée et marché futur

Olivier Juban, directeur régional de SNCF Mobilités, TER Pays de la Loire

J'ai rejoint SNCF Fret en 2007, l'année de l'ouverture à la concurrence pour le fret national. Dire que l'entreprise n'était pas préparée est un euphémisme. Elle avait une politique de volumes voulue par l'État (70 milliards de tonnes/km vers 1973, aujourd'hui moins de 25 !). J'ai eu à mon arrivée la responsabilité des marchés de vrac pondéreux, assez adaptés au chemin de fer. Sauf que le prix de vente ne couvrait pas les charges variables. Imaginez ! La concurrence peut faire de gros dégâts en l'absence de préparation.

SNCF Fret a fait de son mieux pour ne pas tout perdre. Nos concurrents pour le vrac pondéreux ont eu des conditions différentes des nôtres. Notre actionnaire, l'État, ne nous a pas permis de concourir avec les mêmes règles du jeu. Notre offre s'est écroulée et nous avons perdu de l'argent. Impossible alors de développer l'offre ferroviaire.

La situation du fret aujourd'hui est le résultat de cette histoire. Bruxelles vient de condamner l'État français pour 5 milliards d'euros d'aides illégales au fret... juste parce qu'on a continué à produire des trains. Quel responsable politique aurait annoncé le dépôt de bilan entre 2010 et 2012 ?

Demain il y aura peut-être des volumes à transporter, il faut donc s'y intéresser aujourd'hui pour conquérir les marchés futurs. Il n'y a pas cependant de marché spot ferroviaire comme pour le transport par camions⁶. Et les transporteurs sont embarrassés par les retours à vide faute de wagons aptes au rechargement...





**DEMATHIEU
BARD**
CONSTRUCTION

INFRA - GÉNIE CIVIL
France Ouest



Pôle d'Echange Multimodal de Nantes (44)



Credits photos : Yves CHANOT, Semaillon

www.demathieu-bard.fr



L'art de rapprocher les Hommes et d'aménager les territoires

DEMATHIEU BARD CONSTRUCTION est l'un des acteurs majeurs indépendants du marché de la Construction, reconnu pour son savoir-faire en matière d'infrastructures et de génie civil, notamment en travaux souterrains.

Avec la croissance significative des projets liés à la mobilité urbaine en France et à l'international, il a renforcé son expertise et son positionnement dans ce secteur.

Dotées d'un savoir-faire reconnu dans la construction d'ouvrages de génie civil, les équipes de l'agence DEMATHIEU BARD CONSTRUCTION INFRA - GÉNIE CIVIL FRANCE OUEST livrent des infrastructures au profit de la mobilité, de l'énergie et des installations



CREATING CYCLES. FOR LIFE.

LE PARTENAIRE DE CONFIANCE

POUR LES SOLUTIONS CIRCULAIRES DANS L'EAU ET LES DÉCHETS.

Depuis plus de 160 ans, SUEZ apporte des services essentiels pour protéger et améliorer la qualité de vie, face à des défis environnementaux grandissants.

SUEZ permet à ses clients de fournir l'accès à des services d'eau et de déchets, par des solutions résilientes et innovantes, de créer de la valeur sur l'ensemble du cycle de vie de leurs infrastructures et services et de conduire leur transition écologique en y associant leurs usagers.



*Créer des cycles. Pour la vie.

ICI, ON RECYCLE MÊME NOS QUAIS !

Comme vous, Nantes Saint-Nazaire Port est adepte de la seconde main !
Il se reconstruit sur lui-même et donne une deuxième vie à ses infrastructures
pour accompagner au mieux les industriels du Grand Ouest
dans leur développement et leur diversification.



NANTES
SAINT-NAZAIRE
PORT

ENGAGÉ DANS LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE ET ÉNERGÉTIQUE