



Ecole d'ingénieurs
de l'aménagement
durable
des territoires

DOSSIER : RESEAUX, TERRITOIRE et PLANNIFICATION

Sujet : L'autoroute de la mer Montoir-de-Bretagne/Bilbao

BEUDIN Alexis

Auteur :
GILLE Laure-Anne
GRIMBERG Mathis

LEPETIT Vincent

Promotion
: 55
Année : 2008

rue Maurice Audin
69518 Vaulx-en-Velin Cedex
téléphone :
+33 (0)4 72 04 70 70
télécopie :
+33 (0)4 72 04 62 54

<http://www.entpe.fr>

Table des matières

Introduction.....	3
Présentation du sujet.....	3
<u>1.1 Définition: Autoroute de la mer.....</u>	<u>3</u>
<u>1.2 Localisation du projet.....</u>	<u>3</u>
<u>1.3 Le projet et son contexte.....</u>	<u>4</u>
<u>1.4 Financement du projet.....</u>	<u>4</u>
Les acteurs au sein du projet d'une autoroute maritime transgascogne.....	5
<u>1.5 La hiérarchisation des acteurs dans la chronologie du projet.....</u>	<u>5</u>
<u>1.6 La nécessité d'un consortium</u>	<u>6</u>
<u>1.7 Une opinion du secteur maritime encore divisée sur la faisabilité de ces autoroutes.....</u>	<u>6</u>
<u>1.8 Quels sont les problèmes rencontrés et comment peut-on essayer de les expliquer ?.....</u>	<u>7</u>
Enjeux.....	8
<u>1.9 Les enjeux environnementaux.....</u>	<u>8</u>
<u>1.10 Les enjeux logistiques et d'aménagement du projet.....</u>	<u>9</u>
<u>1.11 L'implication des acteurs et les enjeux économiques du projet.....</u>	<u>10</u>
<u>Politique portuaire et de l'Estuaire, site des Verts de Loire Atlantique, http://www.verts44.org/spip.php?article40</u>	<u>10</u>
Conclusion.....	11
ANNEXE.....	12

Introduction

A travers l'exposé de ce projet, nous tenterons de mettre en avant une proposition de réponse innovante aux problèmes de déplacement au sein d'une région localisée (transport de marchandises au sein du continent européen) dans une approche d'aménagement durable du territoire. Ainsi, à la suite de la présentation introductive du projet, nous essaierons d'appréhender, à travers une vision transversale, la complexité des nombreux acteurs mis en relation et des enjeux que le projet suscite.

Présentation du sujet

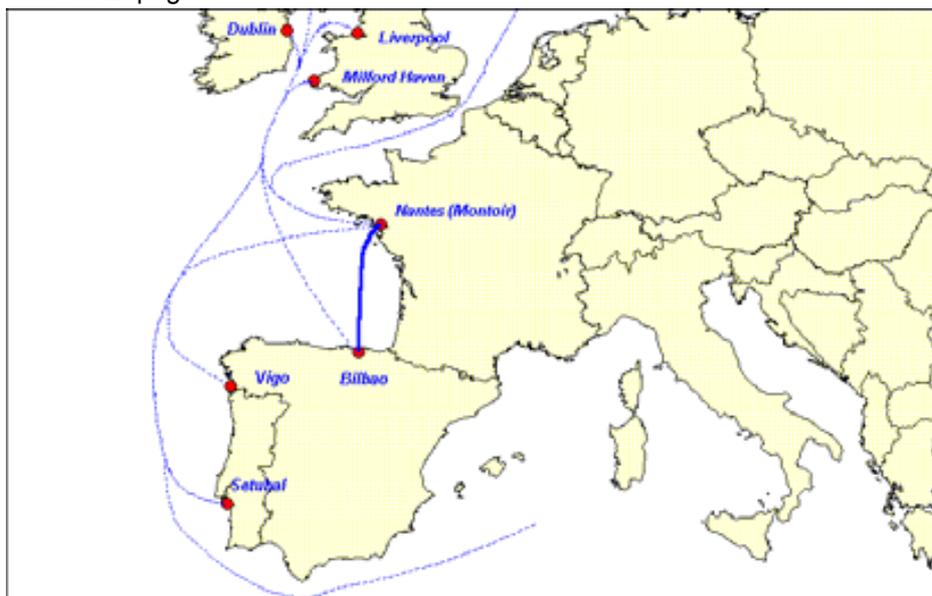
1.1 Définition: Autoroute de la mer

Une autoroute de la mer (ADM) désigne une voie maritime utilisée par des navires de commerce pour transporter des marchandises habituellement transportées par camion. L'objectif majeur de ce type de liaison est de transférer au sein de l'Union Européenne une part du trafic poids lourd de la route vers la mer. Ceci permettrait de désengorger les grands axes routiers européens, notamment au sein des massifs montagneux, ce qui aurait un impact positif sur l'environnement en réduisant la pollution atmosphérique et agirait donc dans le sens du développement durable. Les autoroutes de la mer permettraient également un gain de temps dans le transport des marchandises dans certaines régions engorgées ou dans lesquelles la ligne droite n'est pas possible. Ainsi, sur l'axe Toulon-Rome, l'autoroute maritime permet de gagner 3h par rapport à la route.

Le concept d'autoroute de la mer est cependant bien distinct de celui de cabotage ou de franchissement de détroit en ferry. Le cabotage n'offre en effet que peu de départs par jour, offrant une faible flexibilité de transport alors qu'une autoroute de la mer vise à établir une liaison efficace et pouvant concurrencer les liaisons routières.

1.2 Localisation du projet

Le projet que nous allons étudier plus précisément est l'autoroute entre Montoir de Bretagne en France et Bilbao en Espagne.



1.3 Le projet et son contexte

Le projet d'autoroute maritime entre Montoir-de-Bretagne et Bilbao consiste à proposer une voie alternative à la route en 13 heures sous la forme de 6 navires transportant 230 remorques assurant 3 départs quotidiens de chacun des ports. Sur cette autoroute, le transport sera non accompagné, c'est-à-dire que les camions seront chargés sans leur conducteur et un deuxième conducteur prendra donc le relai à l'arrivée. Ce service de forte capacité, fluide, permettra donc de désengorger le trafic routier vers le sud : 7 000 camions franchissent quotidiennement le poste-frontière de Biriadou, bien connu pour ses embouteillages. L'autoroute maritime permettrait également d'assurer la ponctualité des livraisons en évitant ces encombrements.

Le port de Montoir, terminal roulier du Port Autonome de Nantes Saint-Nazaire, plate-forme de transport combiné mer-route, a été choisi pour assurer cette liaison en raison de sa longue expérience en la matière : depuis trente ans, des bateaux réalisent des liaisons hebdomadaires entre la France et l'Espagne. Ses avantages sont également nombreux. Sa position géographique est favorable puisqu'il est fortement raccordé aux réseaux de transport non seulement maritime mais aussi routier, ferroviaire, fluvial et aéroportuaire. De plus, ce port permet de desservir à la fois le centre de l'Europe et la péninsule ibérique. Enfin, c'est le quatrième port français et le premier port de la façade atlantique. Il représente 55% du trafic total réalisé par les ports du nord-ouest atlantique et est à la première place pour les aliments du bétail et les bois exotiques.

Le contexte national et européen est également favorable à la mise en place de cette autoroute. Le concept d'autoroute de la mer a fait sa première apparition officielle en 2001 dans le livre blanc de la commission européenne sur la politique des transports à l'horizon 2010. Ce livre blanc définit un certain nombre d'actions à mener pour concilier le développement économique et les demandes d'une société exigeante en termes de qualité et de sécurité pour développer un transport moderne et durable à l'horizon 2010.

De plus, en juillet 2003, les autoroutes de la mer ont été inscrites au sein des RTE-T, le réseau de transport transeuropéen. Ceci est un programme de développement des infrastructures de transport de l'Union Européenne arrêté par le Parlement et le Conseil européen. Il a pour ambitions de faciliter le développement des échanges, en particulier par l'interopérabilité complète des différents réseaux constitutifs, et permettre ainsi la création d'un véritable marché unique, d'augmenter la part modale des modes de transport les plus respectueux de l'environnement, et d'accélérer l'intégration des nouveaux pays membres.

En octobre 2003, les autoroutes de la mer ont été retenues par la commission européenne parmi les objets prioritaires pouvant favoriser le redémarrage de la croissance dans le cadre d'un développement durable dans un délai de 2 ans. La même année, le rapport français RICHEMONT préconise la création de lignes d'intérêt général sur les façades françaises atlantiques et méditerranéenne en assimilant le navire à une infrastructure, le financement étant assuré dans le cadre d'une société d'économie mixte associant l'Etat, les collectivités locales et des acteurs économiques.

Le projet a ensuite été introduit dans le programme Marco Polo 2, programme européen qui vise à soutenir les nouvelles solutions durables de transport, notamment maritimes.

1.4 Financement du projet

L'investissement total nécessité par la mise en place de cette autoroute est estimé à 400 millions d'euros pour la construction des infrastructures, ce qui reste bien inférieur au coup de construction de 40km d'autoroutes. Le port autofinance habituellement ses investissements à hauteur de 60%.

Les états français et espagnols devraient également participer au financement. En effet, le Comité Interministériel à l'Aménagement et au Développement du Territoire du 18 décembre 2003 a décidé de créer deux lignes maritimes d'intérêt général sur chacune des façades atlantique et méditerranéenne, le financement de l'Etat étant assuré à travers l'Agence de Financement des Infrastructures de Transport de France (AFITF). L'Etat a retenu des modalités de financement

spécifiques pour les autoroutes de la mer dans le décret du 26 novembre 2004 portant création de l'AFITF. Ainsi, l'AFITF dispose d'un budget de 41 millions d'euros pour l'ensemble des ADM et pour aider le lancement de lignes maritimes courte distance. Pour l'Espagne, le montant maximum de la subvention sera de 15 millions d'euros pour chaque autoroute de la mer.

Les subventions n'étant pas suffisantes, le port de Nantes Saint-Nazaire, auquel est rattaché le port de Montoir-de-Bretagne, travaille pour établir des partenariats avec des entreprises privées.

Les acteurs au sein du projet d'une autoroute maritime transgascogne

1.5 La hiérarchisation des acteurs dans la chronologie du projet

Comme nous venons de le voir, la Commission européenne considère que le transport maritime à courte distance doit connaître une expansion rapide pour remplir son rôle économique et commercial et que les gouvernements nationaux ainsi que les autorités régionales et locales doivent fournir l'aide politique, économique et financière nécessaire pour y parvenir, en coopération avec les industries concernées.

Au niveau de l'Union Européenne, le développement des autoroutes de la mer s'inscrit, nous le rappelons, dans le réseau transeuropéen de transport (RTE-T). A travers ce réseau la Commission européenne et le Parlement européen affirment les conditions nécessaires pour qu'aux moins deux pays membres désireux d'établir un projet communautaire recueille des financements européens. D'autre part, le Forum des Industries Maritimes, la Commission Européenne (DG TREN), et le Conseil des Ministres ont soutenu politiquement la mise en place, au sein de chaque Etat membre, de bureaux de promotion du « Short Sea » ou cabotage maritime.

Ces bureaux ont pour objectif de promouvoir dans chaque pays le marché maritime dans les transports de courte distance par une meilleure information des utilisateurs et autres décideurs sur les potentialités du fret maritime. Il s'agit à la fois de conforter l'image du mode maritime en prenant appui sur ses atouts spécifiques et en facilitant l'accès des donneurs d'ordre et utilisateurs potentiels aux informations nécessaires afin qu'ils trouvent un intérêt à intégrer le fret maritime dans leurs solutions logistiques.

Désireuses de décongestionner le trafic dans la traversée des Pyrénées et de renforcer la coopération entre elles deux, la France et l'Espagne ont formé une commission intergouvernementale¹ chargée :

- de l'élaboration d'un projet d'accord intergouvernemental prévoyant les engagements financiers des Etats et les modalités de suivi des projets durant la phase opérationnelle ;
- de la procédure de sélection des projets : elle élabore le cahier des charges et lance la consultation, puis elle examine les propositions et propose une sélection des projets aux deux gouvernements ;
- de toutes propositions d'études nécessaires à la mise en place de projets d'autoroutes de la mer, d'en assurer le suivi et l'évaluation ;

¹ La commission est composée à parité de deux délégations nommées respectivement par la République française et le Royaume d'Espagne. Chaque délégation est composée de six membres.

La délégation française comprend un représentant du ministère des Affaires étrangères, trois représentants du ministère des Transports, de l'Équipement, du Tourisme et de la Mer, dont le chef de la délégation, un représentant du ministère chargé du développement durable et un représentant du ministère chargé du budget.

La délégation espagnole comprend deux représentants de Puertos del Estado (établissement public chargé de la tutelle des ports espagnols) dont le chef de la délégation, un représentant de la Direction générale de la marine marchande, un représentant du ministère du Fomento, un représentant du ministère des Affaires étrangères et un représentant du ministère de l'Économie.

- de la réflexion et de la proposition de mesures susceptibles de favoriser la mise en place et la réussite de projets d'autoroutes de la mer.

Le rôle de la CIG a vocation à être, par la suite, élargi au suivi du (ou des) projet(s) retenu(s).

Cette commission peut s'appuyer, du moins en France, sur le Bureau de Promotion du Short Sea (BP2S), créé en 2000 sous la forme d'une association loi 1901, et qui constitue le maillon français du réseau communautaire, dont il assure la présidence tournante au second semestre 2008.

L'Etat encourage la dynamique engagée par son nouveau Président, M. Bozzoni, armateur.

Le programme d'actions volontariste défini par le BP2S doit permettre de répondre aux enjeux du secteur et d'apporter un support aux professionnels pour les projets d'autoroutes de la mer. Il reçoit ainsi un soutien financier accru de la part de l'Etat.

L'engagement conjoint de tous acteurs, professionnels et collectivité publique (notamment ici à travers l'ACEL² : Association Communautaire de l'Estuaire de la Loire), au sein du bureau de promotion, est un facteur de réussite dans le développement d'une offre complémentaire à la route.

En effet, le projet d'autoroute maritime se visualise aussi à travers des regards peut être plus pragmatiques, tels que celui des opérateurs portuaires et maritimes mais aussi dans une logique d'intermodalité inhérente, celui des opérateurs terrestres, des groupeurs de fret, des entreprises de logistiques, ..., c'est leur coopération qui permet de rendre le projet légitime et donc éligible aux vues de financement.

1.6 La nécessité d'un consortium

Le Parlement Européen et le Conseil, dans le Journal Officiel des CE sur les orientations communautaires pour le développement du réseau transeuropéen de transport, stipulent que les propositions de projet doivent fournir des éléments permettant d'évaluer la crédibilité du projet. L'engagement et la qualification des partenaires du projet sont essentiels. Les propositions de projet doivent comporter une présentation des travaux préparatoires, des compétences et de la situation financière des acteurs impliqués (qui peuvent se réunir au sein d'un Groupe d'Intérêt Economique pour la phase préparatoire puis pour la phase de réalisation, au sein d'une société européenne), ainsi qu'un plan d'activité et financier. Il convient surtout de démontrer clairement, par des lettres d'intention ou des protocoles d'accord, l'engagement d'utilisateurs potentiels d'un bout à l'autre de la chaîne : transitaires, prestataires de services logistiques, transporteurs routiers, chargeurs,... en faveur du projet d'autoroute de la mer.

Enfin, les propositions de projet doivent indiquer avec précision comment ces derniers seront financés: par des capitaux privés et à risque, des aides d'État et régionales, et des programmes de l'Union européenne³.

Au manque de clarté quant à la coordination avec d'autres projets européens et les mesures d'accompagnement, s'ajoute le fait que le consensus, précédemment évoqué, n'est pas encore atteint autour du projet.

1.7 Une opinion du secteur maritime encore divisée sur la faisabilité de ces autoroutes

Hormis les associations d'intérêts écologiques (comme la Surf Rider Foundation qui regroupent originellement des surfeurs particulièrement attachés à la préservation de leur milieu de prédilection) qui déplorent la fréquence encore alarmante de catastrophes maritimes, les positions affichées par les

² L'ACEL regroupe le Conseil régional des Pays de la Loire, le Conseil général de Loire-Atlantique, les Chambres de Commerce et d'Industrie de Nantes et de Saint-Nazaire, Nantes Métropole, la Carène (Communauté d'agglomération de la région nazairienne et de l'estuaire), le Port Autonome de Nantes Saint-Nazaire et l'Union Maritime Nantes Ports.

³ Voir annexe sur les financements possibles qui montre combien ces procédures sont lourdes, expliquant peut être la difficulté de concrétiser les autoroutes de la mer

milieux professionnels sont contrastées quant à la réalisation des liaisons à créer. Jean Philippe Huchet, par exemple, en tant que capitaine de marine marchande, y est totalement opposé : « la France n'a pas naturellement vocation à accueillir les autoroutes maritimes... Le navire roulier est le moins productif en termes d'unité payante... Les projets d'autoroute maritime entre Nantes et Bilbao sont irréflechis. » Ces affirmations ne paraissent pas, à priori, reposées sur des justifications suffisantes. La même position négative relève de la revue *Rail et Transport* : « les projets de lignes ont coulé », ce qui est aussi une affirmation sans base objective : les engorgements routiers demeurent une réalité qui s'impose. La Direction des Transports Maritimes des Ports et du Littoral, a donc demandé au bureau de services CATRAM une étude beaucoup plus fine sur l'autoroute maritime de Gascogne entre la basse Loire et Bilbao. Le rapport, en janvier 2005, conclut à la non-rentabilité du projet, le trajet étant trop court ; un second Rapport CATRAM affirme une meilleure rentabilité sur Le Havre ou Dunkerque ; mais dans ce cas, « n'est-ce pas un cabotage traditionnel masqué quelque peu cadencé, et qui, par ailleurs, existe déjà ? » se demande André Vigarié, de l'Institut Français de la Mer, mettant en exergue, d'autre part, que plusieurs départs quotidiens exigeraient un nombre élevé de bateaux : huit navires en navette, lourds à investir et à rentabiliser, sans compter les difficultés nées de la durée d'un parcours en mer avec le périple par Ouessant.

Nantes a vivement protesté, affirmant que la conception « du passage d'eau » n'a pas été comprise, donc pas prise en compte ; et les autorités de la basse Loire ont lancé leur propre étude près du bureau de services ORDIMAR, pour lui demander de faire la démonstration de la viabilité du projet.

On voit donc que les autoroutes maritimes sortent des cartons pour entrer sur la place publique des villes littorales.

La nécessité pour développer ce type de transport demeure de trouver des solutions pour des problèmes qui ne sont pas réglés.

1.8 Quels sont les problèmes rencontrés et comment peut-on essayer de les expliquer ?

Les questions qui demeurent ouvertes sont en général de nature socio-économique : coût de parcours et réactions humaines. S'attachant ici aux conflits d'usages, nous ne traiterons que du volet socioculturel des problèmes rencontrés dans le projet transgascon.

Rappelons que l'idée originelle des autoroutes de la mer est celle d'un parcours maritime de substitution (partielle) à la route, s'intégrant comme simple partie d'un trajet plurimodal. L'intermodalité suppose (cf. partie II.2) la symbiose, la coordination, la complémentarité et même la solidarité entre des secteurs (maritime et fluvial, routier et ferroviaire) dont il faut constamment garder à l'esprit qu'ils ont des structures différentes, qu'ils ont traditionnellement développé leurs activités de manières indépendantes et qu'ils ont toujours été en concurrence.

De plus les entreprises ont des tailles et des structures (public / privé) fondamentalement différentes d'un secteur à l'autre, et représentent des poids sociaux, et donc politiques, fortement déséquilibrés.

Selon Fernand Bozzoni, les professionnels n'ont été que peu, voire pas du tout, associés aux réflexions menées par l'autorité de tutelle, en effet il évoque l'étude commandée par la DTMPL (direction des transports maritimes, des ports et du littoral), relative aux schémas possibles du montage juridico-financier des futurs navires qui constituent un point clé de la faisabilité des autoroutes de la mer et dont les conclusions déjà déposées, demeurent encore confidentielles à ce jour.

C'est pourquoi nous pensons que créer un espace permanent de dialogue, de concertation et de recherche entre les différents acteurs des secteurs concernés est une priorité ainsi qu'un préalable incontournable à la mise en œuvre des autoroutes de la mer.

Enjeux

De manière générale, les projets d'autoroute de la mer, quelles que soient les lignes concernées, représentent de forts enjeux en terme d'environnement, de logistique et d'économie. Ces différents enjeux s'inscrivent à des échelles différentes du territoire.

1.9 Les enjeux environnementaux

Comme cela a été évoqué auparavant, l'intérêt des autoroutes de la mer a tout d'abord été soulevé par l'Union Européenne en 2004 lorsqu'elle en fait l'un des trente projets qu'elle juge prioritaires. Selon la décision n°884/2004/CE du Parlement Européen et du Conseil du 29 avril 2004, concernant les orientations communautaires pour le développement du réseau transeuropéen de transport, « *les exigences liées à la protection de l'environnement devraient être intégrées dans la définition et la mise en œuvre de la politique communautaire concernant les réseaux transeuropéens, [...] Cela nécessite de promouvoir en priorité les infrastructures pour les modes de transport les moins nuisibles à l'environnement, à savoir le rail, les transports maritimes à courte distance et la navigation intérieure.* ».

Ainsi, dès le lancement à grande échelle du concept d'autoroute de la mer au sein de l'espace communautaire européen, la dimension environnementale de ces projets est mise en relief. En effet, dans le cas de la liaison Nantes-Bilbao, il s'agit de reporter sur le trafic maritime le fret routier passant de la France à l'Espagne par la route. L'intérêt environnemental d'un tel projet est indiscutable en terme de consommation énergétique ainsi qu'en terme de pollution.

Tout d'abord, il faut savoir que, sur un trajet donné entre deux ports, lorsqu'un bateau transporte plusieurs camions, il consomme moins que si l'ensemble des camions circulaient sur le réseau routier pour relier les deux infrastructures. Ainsi, l'option maritime paraît très intéressante. A destination similaire, la consommation des bateaux étant plus faible que celle des camions qu'ils transportent, la création de plates-formes multimodales telles que celle de Nantes permettrait de réduire dans un premier temps la consommation en carburant, et dans un second temps l'émission de gaz à effet de serre et d'autres polluants de l'air tels que les NOx. A titre de comparaison, 230 camions parcourant 650 km, distance équivalente pour relier Nantes et Bilbao correspondent dans le bilan carbone à 49 tonnes équivalentes de carbone (TeqC), ou 180 tonnes équivalentes de CO2 (TeqCO2) tandis qu'un bateau faisant la liaison entre les deux villes (450 km en ligne droite) et transportant ces camions correspond à 6 TeqC ou 22 TeqCO2.

Ensuite, le report d'une partie fret routier circulant entre la France et l'Espagne sur une voie maritime atlantique permet d'envisager la décongestion des autoroutes du Sud de la France qui sont déjà saturées. L'autoroute A63 qui relie Bordeaux à la frontière espagnole connaît des bouchons quotidiens au péage de Biratou, à la frontière. Dans un rapport de 2001⁴, l'Etat déclare que dans un souci de répondre à court terme à la demande, il semble nécessaire d'élargir l'autoroute en passant d'une deux fois deux voies à une deux fois trois voies. Le décret déclarant ces travaux d'utilité publique a été émis en décembre 2007.

Or, ces autoroutes génèrent de fortes nuisances environnementales liées au fort trafic qu'elles supportent. Les nuisances sonores et la pollution de l'air sont des conséquences directes de la saturation de ces voies et faire basculer une partie du fret empruntant ces voies de circulation sur une ligne maritime semble être la solution idéale pour remédier à de tels problèmes.

⁴ *Les transports à travers les Pyrénées : enjeux et perspectives. Rapport général sur la mission Pyrénées*, Conseil Général des Ponts et Chaussées, mai 2001

Aujourd'hui, dans l'optique du Grenelle de l'Environnement mené en 2007 par le gouvernement français, les projets d'autoroute de la mer en France prennent une nouvelle dimension. En effet, le Grenelle vise une réduction de 20% des émissions de gaz à effet de serre d'ici 2020 et plus particulièrement, il vise une augmentation de 25% de la part du fret non routier d'ici 2012⁵. Selon le Grenelle, cette augmentation passe par la création de d'autoroutes ferroviaires et maritimes, dont l'autoroute Nantes-Bilbao.

1.10 Les enjeux logistiques et d'aménagement du projet

La création d'une autoroute de la mer sur la façade atlantique entre la France et l'Espagne fait l'objet d'une forte volonté politique. Comme nous l'avons vu, les instances européennes en font une priorité. A partir de juillet 2006, les gouvernements français et espagnol travaillent de concert afin de créer une ligne atlantique. Ils créent une Commission intergouvernementale afin de lancer un appel d'offre. Dès cet appel d'offre, il est précisé que pour effectuer correctement son rôle de capteur de fret routier, la nouvelle ligne doit pouvoir répondre à certains critères de fréquence et de capacité⁶.

En effet, la flexibilité du fret routier est l'un de ses principaux avantages : les camions peuvent circuler quelle que soit l'heure de la journée, sans dépendance par rapport à un autre mode de transport. Pour que l'autoroute de la mer soit réellement attractive, il faut qu'elle puisse offrir un service similaire. Cela nécessite un cadencement des départs ainsi qu'une fiabilité des horaires. La mise en place de telles mesures est faite pour améliorer la lisibilité du service et assurer des horaires réguliers aux éventuels clients. De ce fait, la régularité du service et l'assurance d'avoir un navire prêt à un horaire donné rend plus attractif le fret maritime. Dans la même optique temporelle, il faut également rappeler qu'un bateau circule plus lentement qu'un camion. Pour concurrencer le mode routier, l'autoroute de la mer doit donc rester fiable et la position géographique des deux ports doit permettre de compenser le manque de rapidité des navires.

De même, de façon à avoir un impact réel sur le trafic des autoroutes terrestres, la nouvelle ligne maritime doit être en mesure d'augmenter la fréquence et le nombre des départs de façon à augmenter progressivement le nombre de camions embarqués. La capacité du port à accueillir un nombre élevé de camions est donc un élément essentiel dans le choix du port accueillant l'autoroute maritime. De plus, les infrastructures routières conduisant au port doivent être en mesure de supporter une intensification du trafic de camions.

Selon le Communiqué commun des CESR (Conseil Economique et Social Régional) du Centre et des Pays de la Loire⁷, le port de Montoir, en périphérie de Nantes, présente de nombreux atouts répondant aux critères définis par le règlement de la consultation.

Le port de Nantes a souligné son expérience dans le transport de pièces automobiles pour PSA de la France vers l'Espagne depuis trente ans. De plus, le port de la ville est situé au cœur d'infrastructures routières qui sont en mesure de drainer le trafic supplémentaire occasionné par l'afflux de camions. Enfin, le port annonce que ses réserves foncières lui permettent de traiter environ 350 000 remorques par an.

Géographiquement, la position du port de Montoir à la périphérie de Nantes est stratégique pour relier l'Espagne. En effet, en comparaison avec d'autres ports du Nord de la France, le port de Montoir présente l'avantage de ne pas imposer le contournement de la Bretagne aux navires, ce qui permet de concurrencer le mode routier en terme de temps de trajet, chose qui ne serait pas possible pour un

⁵ *Projet de loi relatif à la mise en œuvre du grenelle de l'environnement* présenté le 30 avril 2008 par le ministre Jean-Louis Borloo

⁶ *Autoroutes de la mer entre l'Espagne et la France sur la façade Atlantique -Manche - mer du Nord. Règlement de consultation*

⁷ Communiqué commun des CESR du Centre et des Pays de la Loire relatif à l'autoroute de la mer Montoir – Bilbao et les autoroutes ferroviaires du 5 juillet 2006, *présenté par m. Yves Calippe, président de la commission n°4 "transports, énergie et Télécommunications" du CESR des Pays de la Loire et M. Armand Villa vice-président délégué aux transports du CESR du Centre*

départ du Havre ou de Dunkerque. De plus, la position du port le place à proximité du principal flux allant de la France vers l'Espagne. Ainsi, l'un des enjeux du report modal pour le Port Autonome de Nantes Saint-Nazaire est d'être suffisamment attractif en terme de cadence et de régularité pour capter le fret routier venant de l'Europe du Nord par l'autoroute des estuaires⁸. De plus, pour répondre à ces ambitions, les régions du Pays de la Loire et du Centre doivent être capables de répondre à l'afflux de camions en direction de Nantes. Des solutions multimodales sont donc envisagées, comme la modernisation de la liaison ferroviaire entre Nantes et Lyon⁹.

1.11 L'implication des acteurs et les enjeux économiques du projet

Comme nous l'avons vu auparavant, l'implication des acteurs politiques et économiques dans le projet d'autoroute de la mer entre Nantes et Bilbao est très forte. En effet, les collectivités territoriales, le département et la région réunis dans l'Association Communautaire de l'Estuaire de la Loire (ACEL) sont porteurs du projet et les acteurs économiques (directeur du Port autonome de Nantes, Chambre de Commerce et d'Industrie) se sont prononcés en faveur de cette ligne entre les deux pays.

D'un point de vue économique, le projet représente un coût d'investissement de 400 000 millions d'euros environ. Cela englobe la construction des navires assurant les liaisons entre les ports de Montoir et de Bilbao, leur mise en service. En effet, pour rendre efficace la ligne, il faut que six navires effectuent le trajet tous les jours. Ceci correspond à environ 300 000 remorques lors de la première année d'exploitation, soit 10% de trafic en plus pour le port de Montoir.¹⁰ Cette estimation est appuyée par le groupe politique des Verts de Loire Atlantique¹¹.

L'intérêt des acteurs politiques et économiques pour ce projet, outre les perspectives environnementales qu'il laisse entrevoir, réside dans la faible participation financière que cela nécessite au regard de celle qui aurait été nécessaire pour la construction d'une nouvelle autoroute. Cet argument que font valoir les élus Verts et le Conseil Régional du Pays de la Loire¹² reste seulement conditionné par le succès du projet et sa rentabilité financière à long terme, ce qui, pour quelques acteurs, est incertain.

A côté du problème des coûts d'investissements, ce projet doit rester viable économiquement, notamment pour l'entreprise chargée de transporter les conteneurs. En effet, si elle s'engage à effectuer 6 trajets par jour, il faut que la quantité de camions empruntant la ligne soit suffisante pour que l'entreprise puisse maintenir ces lignes. Ainsi, ce seul exemple montre à quel point la viabilité économique du projet en exploitation dépend de son attractivité. Cet attrait, comme nous l'avons vu précédemment, dépend de l'éventail de l'offre (régularité, fréquence des départs, position sur un flux important de fret, gain de temps par rapport au mode routier, desserte et capacité appropriées du port, ...).

⁸ Marco Polo II : Développer le transport multimodal pour éviter l'asphyxie routière de l'Europe, <http://www.meretmarine.com/article.cfm?id=103213>, site de Mer et Marine

⁹ Communiqué commun des CESR du Centre et des Pays de la Loire relatif à l'autoroute de la mer Montoir – Bilbao et les autoroutes ferroviaires du 5 juillet 2006, présenté par m. Yves Calippe, président de la commission n°4 "transports, énergie et Télécommunications" du CESR des Pays de la Loire et M. Armand Villa vice-président délégué aux transports du CESR du Centre

¹⁰ Autoroute de la mer. Un enjeu de développement durable, site du Conseil Régional du Pays de la Loire

¹¹ Politique portuaire et de l'Estuaire, site des Verts de Loire Atlantique, <http://www.verts44.org/spip.php?article40>

¹² Politique portuaire et de l'Estuaire, site des Verts de Loire Atlantique, <http://www.verts44.org/spip.php?article40> et Autoroute de la mer. Un enjeu de développement durable, site du Conseil Régional du Pays de la Loire

Conclusion

Le projet d'Autoroute de la Mer entre Nantes et Bilbao est une infrastructure dont le rôle dans l'aménagement et le fonctionnement du territoire est de capter le fret routier circulant entre le Nord et le Sud de l'Europe pour le transférer sur le domaine maritime. Il s'agit en quelque sorte de doubler l'autoroute actuelle reliant la France à l'Espagne et de récupérer le fret sur cette nouvelle infrastructure en la rendant plus performante.

D'un point de vue environnemental, son influence est extrêmement positive puisque le rejet de gaz à effet de serre et la consommation de carburant sont inférieurs en fret maritime qu'en fret routier, à quantité égale de conteneurs transportés. Pour cette raison, le projet est porté aujourd'hui par de nombreux acteurs, dont les acteurs institutionnels tels que l'Europe et les Etats français et espagnols. Cependant, certaines voix s'élèvent contre ce projet, le jugeant non pérenne financièrement. En réalité, les études économiques portant sur ce projet se sont révélées incomplètes car elles ne prennent pas en compte l'avis de tous les professionnels du transport maritime. Ainsi, la création d'un groupe de travail regroupant l'ensemble des parties concernées par ce projet semble nécessaire.

Outre l'enjeu environnemental, c'est l'enjeu économique du projet qui tient une place majeure dans sa faisabilité. Pour ce faire, c'est en terme de coût généralisé qu'il faut rendre ce projet attractif. Il s'agit d'augmenter la fréquence des départs, de diminuer le temps de trajet, son coût,... afin de pouvoir concurrencer le mode routier et de rentabiliser ce service. Ces contraintes, qui sous-tendent la réussite de l'Autoroute de la Mer, sont néanmoins très importantes. Dès la mise en place du service, le système doit être opérationnel. Du point de vue de l'aménagement du territoire, le site de Montoir doit être prêt à pouvoir répondre au succès du projet en terme de capacité d'accueil des camions. De plus, la convergence de ces poids lourds signifie que le réseau routier aux alentours du port doit être capable de supporter des trafics plus élevés.

Il est également envisagé de créer une véritable plate-forme multimodale sur ce site, faisant coexister le maritime, le routier et le ferroviaire, avec une ligne fret venant de Lyon de façon à faire converger sur le site le plus de camions possible. La réalisation d'une telle plate-forme permettrait d'optimiser le fonctionnement de la structure en améliorant son accessibilité.

Ainsi, ce n'est qu'en mobilisant fortement les forces vives et en misant de façon importante sur un tel projet que sa viabilité peut être avérée par rentabilité croissante d'adoption. Son succès dépend à la fois de facteurs techniques (fréquence, temps de parcours,...) mais aussi de facteurs plus aléatoires, comme la possibilité de changer les habitudes de transport qui existent depuis plusieurs décennies.

ANNEXE

	Orientations RTE-T	Marco Polo	FEDER	INTERREG	Fonds de cohésion	Aide d'État
Postulant	Etat membre	Entreprises	EM/Régions	EM/Régions	États membres	Entreprises
Financement axé sur	Infrastructures. Aide au démarrage pour frais d'investissement.	Aide au démarrage pour les services et infrastructures "auxiliaires".	Grandes infrastructures et équipements connexes. Éléments DOCUP ¹⁸	Grandes infrastructures et équipements connexes. Éléments DOCUP	Grandes infrastructures (plus de 10 millions €) et études connexes. Éléments DOCUP	Infrastructures. Équipements. Services.
Objectif du programme	Transfert modal – cohésion.	Transfert modal.	Développement régional.	Coopération transfrontière, transnationale et interrégionale.	Cohésion entre EM à l'aide d'actions en matière de transport et d'environnement.	Développement du transport maritime à courte distance et intermodal
Intensité de financement	Max. 20% pour les projets; 50% pour les études.	Max. 35%.	Max. 85% dans les régions ultrapériphériques ; 80% dans les EM de la cohésion; 75% dans les régions Obj. 1; 50% dans les régions Obj. 2.	Max. 85% dans les régions ultrapériphériques ; 75% dans les régions Obj. 1; 50% dans les autres régions.	Max. 80% des dépenses publiques (85% pour les régions ultrapériphériques) ; 100% pour les études.	30% pour les services et 10% pour les équipements de transbordement. Différence de coûts externes.
Durée	Jusqu'à 2010 – 2 ans pour les aides au démarrage.	Max. 4 ans.	Pas de limite officielle, 2 ans dans la pratique.	Pas de limite officielle, 2 ans dans la pratique.	Pas de limite officielle.	Max 3 ans.
Plus d'informations	Site web ¹⁹	Site web ²⁰	Site web ²¹	Site web ²²	Site web ²³	Site web ²⁴

¹⁹ http://europa.eu.int/comm/ten/index_en.html

²⁰ http://europa.eu.int/comm/transport/marcopolo/index_en.htm

²¹ http://europa.eu.int/comm/regional_policy/funds/prord/prord_en.htm

²² http://europa.eu.int/comm/regional_policy/interreg3/index_en.htm

²³ http://europa.eu.int/comm/regional_policy/funds/procf/cf_en.htm

²⁴ http://europa.eu.int/comm/transport/intermodality/state-aid/index_en.htm

http://europa.eu.int/comm/dgs/energy_transport/state_aid/transport_en.htm#maritime

Tableau 1 : Possibilités de financement des projets d'autoroute de la mer

Source : Commission Européenne Direction Générale Energie et Transports, *Autoroutes de la mer Article 12 bis des orientations RTE-T Vade-mecum publié avec l'appel à propositions RTE-T 2005*, 28 février 2005