



L'AUTOROUTE DE LA MER MONTAIGNE-DE- BRETAGNE/BILBAO

Auteurs :

BEUDIN Alexis, GILLE Laure-Anne, GRIMBERG Matthis, LEPETIT Vincent

PRÉSENTATION DU SUJET

Définition

Une autoroute de la mer (ADM) est une *voie maritime* utilisée par des navires de commerce pour transporter des marchandises habituellement transportées par camion.

-> *Nombreux avantages*: gain de temps, moins de pollution, réduction du trafic routier..



PRÉSENTATION DU SUJET

Une **saturation du réseau routier** à travers les Pyrénées occidentales à amener à planifier des **solutions de remédiations** urgentes tout en prenant en compte la nécessité de s'intégrer dans une démarche de **développement durable**.



PRÉSENTATION DU SUJET

LOCALISATION DU PROJET



PRÉSENTATION DU SUJET

Le projet et son contexte

Le projet

- Une voie alternative à la route reliant Montoir-de-Bretagne à Bilbao en 13 heures. Concrètement, le projet utilise 6 navires transportant 230 remorques assurant 3 départs quotidiens.
- Utilisant le port de Montoir , premier port de la façade atlantique, est très bien intégré aux réseaux de transport routier et ferroviaire.

Le contexte politique actuel

- Figure depuis 2001 dans le livre blanc sur la politique européenne des transports à l'horizon 2010.
- Depuis 2003, les ADM sont inscrites au sein des RTE-T dans le cadre du développement durable.



PRÉSENTATION DU SUJET

Le financement du projet

- L'investissement total représente **400 millions d'euros** (très inférieur au cout de construction de 40km d'autoroutes);
- Le port autofinance ses investissements à hauteur de 60%;
- La France peut offrir 41 millions d'euros et l'Espagne 15 millions;
- Des partenariats avec des entreprises privées sont envisagés.



LES ACTEURS AU SEIN DU PROJET

La hiérarchisation des acteurs dans la chronologie du projet

- **Le réseau transeuropéen de transport (R-TET)** assure le développement des autoroutes de la mer. Chaque pays-membre possède un bureau chargé de promouvoir le marché maritime dans les transports de courte distance.
- **Une commission intergouvernementale France/Espagne** est chargée de renseigner les deux gouvernements sur les projets d'autoroutes de la mer, d'étudier leur faisabilité et d'assurer leurs suivis.
- Cette commission est aidée par **le Bureau de la Promotion du Short Sea**, qui est financé, en France, par l'Etat et qui fait valoir les voix de l'ensemble des opérateurs et décideurs locaux.



LES ACTEURS AU SEIN DU PROJET

**Cependant l'opinion du secteur maritime
reste encore divisée sur**

- la rentabilité
- la faisabilité
- la sécurité

... de ces autoroutes.



LES ACTEURS AU SEIN DU PROJET

Quelles en sont les causes ?

Une origine certaine dans les **mentalités**, le **contexte socio-culturel**:

- > L'intermodalité suppose une coordination entre différents secteurs (routier, ferroviaire, maritime...) qui ont développé leur activité de façon indépendante et qui sont même en concurrence les uns par rapport aux autres;
- > Les entreprises ont des tailles et des structures différentes d'un secteur à l'autre, ce qui leur confère un poids politique différent.



LES ACTEURS AU SEIN DU PROJET

...Il est donc indispensable de favoriser l'émanation d'un **espace de dialogue entre les différents acteurs** du projet pour contribuer à son avancement.



LES ENJEUX

Les enjeux environnementaux

- Le projet a été jugé prioritaire par la commission européenne en 2004;
- L'intérêt environnemental d'un tel projet est indiscutable en terme de consommation énergétique ainsi qu'en terme de pollution atmosphérique:

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.

- Des projets comme l'élargissement de l'A63 reliant Bordeaux à la frontière espagnole peuvent induire une forte pollution de l'air. Ces projets sont maintenant proscrits par le Grenelle, qui vise une diminution de 20% des émissions de gaz à effet de serre d'ici 2020.



LES ENJEUX

Au niveau logistique

Pour concurrencer le mode routier, l'ADM doit :

- pouvoir garantir les horaires de départ, les routiers étant habitués à une certaine flexibilité;
- compenser le manque de rapidité des navires par sa fiabilité et la position géographique des ports;
- offrir une capacité suffisante car une intensification du trafic des poids-lourds est à prévoir.



LES ENJEUX

Au niveau de l'aménagement du territoire

- Un positionnement géographique judicieux;
- La nécessité de développer une plate-forme multimodale pour capter les flux français et européens (insertion dans le réseau de l'autoroute des estuaires);
- Prévoir un développement fort de la zone par effet d'adoption en terme économique.



LES ENJEUX

Les enjeux économiques du projet

- Réel engouement des acteurs politiques et économiques pour le projet;
- Coût de 400 millions d'euros, qui nécessite de coordonner des financements divers, même si celui-ci est relativement faible (par rapport à une autoroute classique);
- La viabilité économique du projet en exploitation dépend de son attractivité : **il faut que la quantité de camions empruntant la ligne soit suffisante pour que l'entreprise chargée de transporter les conteneurs puisse maintenir ces lignes.**



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;
- 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;
- Outre l'enjeu environnemental, c'est l'enjeu économique du projet qui tient une place majeure dans sa faisabilité;
- Mais son succès dépend à la fois de facteurs techniques (fréquence, temps de parcours,...) et des facteurs plus aléatoires, comme la possibilité de changer les habitudes de transport qui existent depuis plusieurs décennies.

