



FORUM MER-LOIRE & CONNEXIONS

LES NOUVELLES VOIES DE LA LOGISTIQUE

Les infrastructures logistiques et le transport multimodal ont été au centre des discussions lors du 3^e Forum Mer-Loire & Connexions le 1^{er} juillet 2025 à Nantes. Retrouvez le compte rendu des débats.



Port de Nantes : manœuvre portuaire
en zone d'évitage

© Pilotage de la Loire

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



WILLIAM BURIAS,
président d'Idélia

Faire de l'axe Loire un enjeu national

Depuis près de trente ans, Idélia s'attache à créer les conditions d'un dialogue fertile entre les territoires, les institutions, les entreprises et les citoyens. À travers nos forums, nos publications, nos événements, nous avons toujours défendu l'idée qu'il est possible – et nécessaire – de penser collectivement l'avenir de nos territoires. Ce Forum Mer-Loire & Connexions s'inscrit dans cette ambition et confirme, s'il en était besoin, que l'axe Loire mérite plus qu'un regard régional : il appelle un projet d'envergure nationale.

Ce forum n'est pas un événement parmi d'autres. Il est le fruit d'un long travail de terrain, de rencontres patientes, d'écoutes attentives, de confrontations franches mais respectueuses. Ce Forum se tient grâce à la mobilisation des équipes d'Idélia – je tiens à saluer l'engagement dans la préparation et le déroulement de ce Forum d'Hélène Vale, Magali Turlure et Antoine Avignon. Il est aussi le prolongement d'une dynamique impulsée par le Grand Port Maritime de Nantes Saint-Nazaire et Idélia depuis 2023, avec un premier rendez-vous à Nantes, puis un deuxième en 2024 à Saint-Nazaire. En réunissant, avec le Grand Port Maritime, des élus, des techniciens, des chefs d'entreprise, des syndicalistes, des experts du ferroviaire, du maritime, de la logistique et de la transition énergétique, nous avons voulu mettre en lumière une conviction

partagée : l'axe Loire peut devenir un levier majeur de développement, d'aménagement et de décarbonation pour l'ensemble du pays.

Au fil des échanges, nous avons exploré des enjeux cruciaux : le développement durable des infrastructures portuaires, la décarbonation des trafics maritimes et fluviaux, le renforcement des connexions avec l'hinterland. Il est désormais clair que les acteurs sont prêts. Les territoires ont des projets, des idées, des ambitions. De Vierzon à Bonneuil-sur-Marne, en passant par Saran, Nantes et Saint-Nazaire, les voix convergent pour affirmer la nécessité de renforcer les connexions intermodales, de moderniser l'outil portuaire, et d'étendre l'hinterland au service d'un développement économique durable.

Les idées échangées le 1^{er} juillet 2025 ne resteront pas lettre morte. Ce compte rendu en témoigne. Mais, au-delà des mots, il s'agit désormais de passer à l'action. Il convient également de rappeler à l'État, aux grands opérateurs et aux décideurs nationaux que le développement de l'axe Loire n'est pas une option secondaire, mais une urgence stratégique.

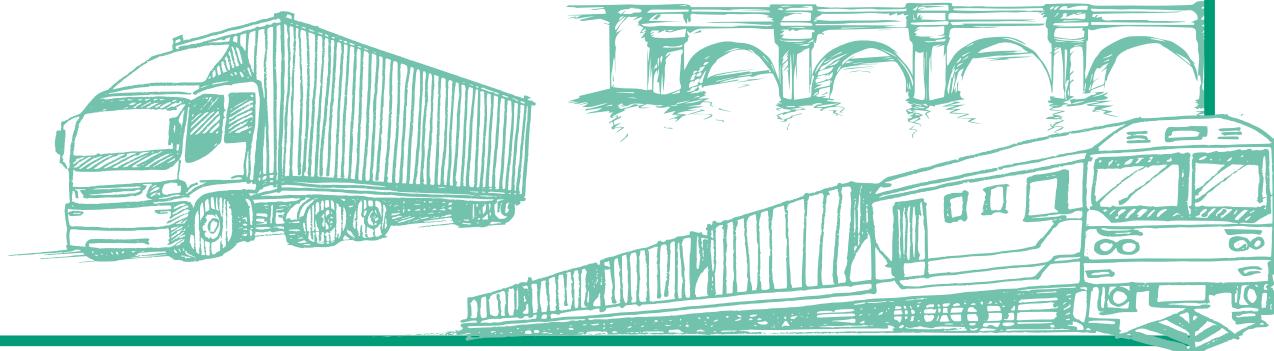
Merci à toutes celles et ceux qui ont participé à cette étape décisive. Ensemble, poursuivons le chemin. Ensemble, construisons un avenir dans lequel le dynamisme économique rime avec responsabilité. 

ACHEMINER LES MARCHANDISES À BON PORT

Comment répondre aux besoins d'un complexe industriel et portuaire en pleine transformation ? Ce premier débat pose les bases : convois à gérer, flux à absorber, routes, rails et quais à moderniser. La route reste essentielle, mais jusqu'où peut-elle tenir seule ? Et comment permettre au rail, au fleuve et à la mer de prendre leur part ?

CONTRIBUTIONS :

Arnaud Kuhn, président d'Atlantique Manutention et actionnaire de la société Togo • **Jean-Rémy Villageois**, directeur général et président du directoire du Grand Port Maritime de Nantes Saint-Nazaire • **Jérôme Kieser**, Responsable de service Ferroviaire - Logistique multimodale du Grand Port Maritime de Nantes Saint-Nazaire • **Frédérique Lamy**, déléguée générale de l'Union maritime • **Jean-Michel Bodin**, président de l'association Rhône Alpes Centre Océan (Raco) • **Alain Azam**, membre de l'association Raco • **Frédéric Étève**, directeur territorial SNCF Réseau Bretagne & Pays de la Loire • **Jean-Jacques Guignard**, militant associatif • **Mathieu Gallois**, maire de Saran (45) • **Thibaut Guiné**, conseiller municipal délégué de Nantes en charge de la logistique urbaine • **Stéphane Godard**, responsable CGT cheminot et animateur de l'Union interfédérale des transports • **Julien Bainvel**, conseiller délégué aux transports de la Région Pays de la Loire • **Robin Salecroix**, vice-président de Nantes Métropole



FOCUS

28 CONSTRUIRE UNE STRATÉGIE PARTAGÉE

Le directeur de l'Isemar fait le point sur les défis du transport ferroviaire portuaire sur l'axe Nantes-Saint-Nazaire marqué par des blocages historiques. Malgré des améliorations nationales, la région accuse un retard notable. L'arrivée de nouveaux acteurs offre des perspectives pour dynamiser le fret ferroviaire et mieux intégrer l'axe Loire dans le réseau logistique européen.

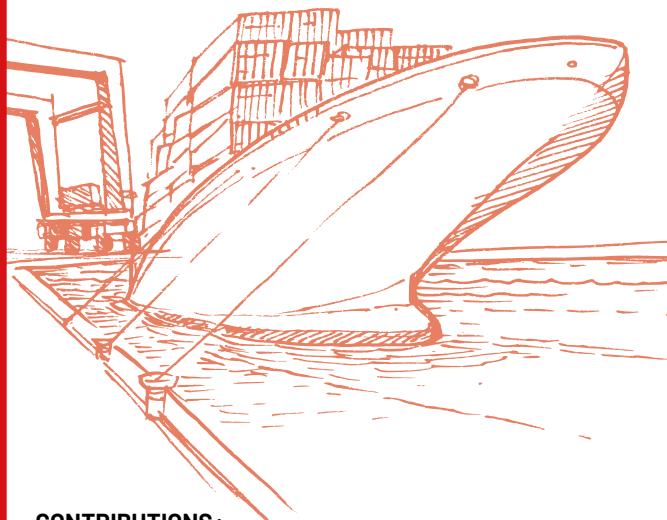
Par **Paul Tourret**, directeur de l'Institut supérieur d'économie maritime



AU SERVICE DES AMBITIONS PORTUAIRES

Face aux défis de massification et de résilience, la stratégie multimodale du fret s'impose comme une nécessité.

Rail, fluvial, routier : comment faire jouer la complémentarité des modes pour étendre l'hinterland et desserrer les contraintes logistiques ? Des projets structurants, comme la VFCEA, la virgule de Savenay, le développement du barging et la redéfinition du rôle du wagon isolé, ouvrent des perspectives.



CONTRIBUTIONS :

Raphaël Doutrebente, président d'Europoport et de l'Alliance 4F • **Alain Azam**, membre de l'association Raco • **Jean Colas**, responsable de compte commissionnaire - Hexafret, représentant Rail Logistics Europe Pays de la Loire/Centre-Val de Loire • **Xavier Brefeil**, directeur des achats Basalte • **Gilles Bontemps**, membre du conseil de surveillance du Grand Port Maritime • **Stéphane Godard**, responsable CGT cheminots et animateur de l'Union interfédérale des transports • **Jean-Baptiste Perrin**, responsable d'agence maritime WEC Lines • **Thibaut Guiné**, conseiller municipal délégué de Nantes en charge de la logistique urbaine • **Bertrand Herrero**, syndicat CGT du port • **Laurent Massin-Le Goff**, directeur général de la société TMA

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

• **Rédacteur en chef**
Bruno Lafosse

• **Correction**
Caroline Savaté-Bordeaux

• **Photographies**
David Boschet, Bruno Lafosse,
Adobe Stock

• **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 octobre 2025

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



**Bienvenue à vous, et à votre volonté
de donner une vraie valeur au mot équipe.
#EspritDeFamille**

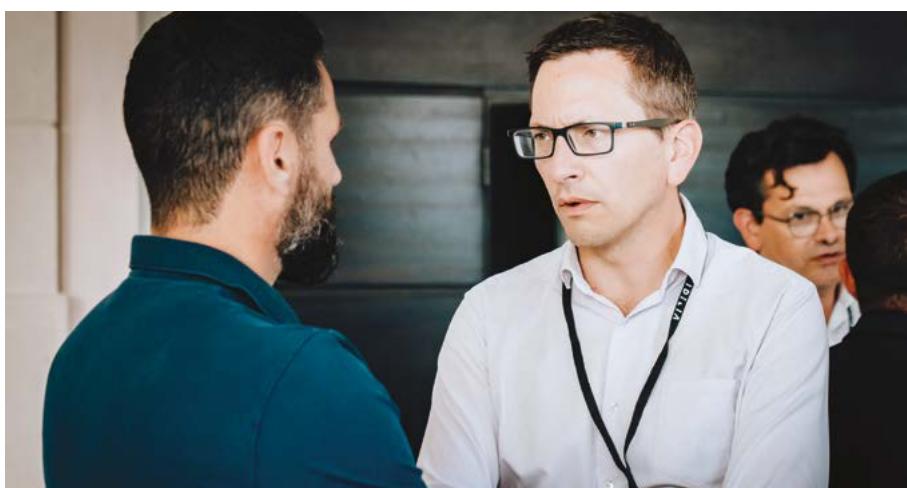


Rejoignez une entreprise animée d'un esprit de famille unique.

Intégrer un Groupe où la confiance, la solidarité et l'exemplarité nous permettent de relever les plus grands défis. Grâce à notre intelligence collective, le projet A79 a pu être réussi en un temps record. Avec l'ensemble des métiers du Groupe, nous avons œuvré pour la mise aux standards autoroutiers du maillon centre-europe-atlantique déclaré d'utilité publique. Alors vous aussi, découvrez l'esprit de famille Eiffage.

Matchez votre C.V. sur jobs.eiffage.com





CONNEXIONS CONVIVIALES

On se connaît, on se croise, on se parle... Mais on a rarement le temps de construire ensemble. C'est la raison d'être du Forum Mer-Loire & Connexions, organisé chaque année depuis 2023. Tenue à Nantes, au centre des Salorges, le 1^{er} juillet 2025, la 3^e édition n'a pas dérogé à la règle, permettant à 150 personnes d'échanger. Responsables du port, opérateurs maritimes, élus, dirigeants d'entreprises, syndicalistes, militants associatifs, cadres d'entreprises et de collectivités se sont retrouvés pour réfléchir et impulser le développement de l'activité portuaire. Si chacune et chacun a un point de vue à défendre, cela n'empêche pas l'écoute et la convivialité, bien au contraire ! ❤️



LE GRAND PORT FACE À UN DÉFI DE CONNEXION

Le directeur général et président du directoire du Grand Port Maritime de Nantes Saint-Nazaire souligne un défi majeur : la connexion insuffisante du port avec l'hinterland. Le port souffre d'un cruel déficit de liaisons ferroviaires.

Je suis ravi d'être avec vous aujourd'hui pour ma première session. Les dernières semaines ont été extrêmement chargées pour nous au Grand Port Maritime de Nantes Saint-Nazaire. Nous travaillons sur plusieurs fronts, notamment sur le chargement des éoliennes pour le chantier des îles, un projet qui, en matière de colis XXL, est sans doute l'un des plus impressionnantes. Grâce à l'implication et au soutien de tous les travailleurs portuaires – grutiers, dockers, équipes à bord –, nous transformons les défis en succès malgré les difficultés rencontrées. La semaine dernière, nous avons inauguré un club de chargeurs, une première pour nous. Les chargeurs ligériens se sont regroupés pour peser dans les négociations avec les lignes maritimes, assurant ainsi une meilleure desserte et des prix plus compétitifs. Cela renforce la voix des acteurs ligériens, ceux qui créent des emplois et développent l'économie locale.

Nous avons également signé une convention d'occupation temporaire avec le groupe Safe Logistics pour créer un pôle froid de grande taille, couvrant plusieurs hectares et des dizaines de milliers de mètres carrés d'entreposage à température dirigée. Cela nous permettra de traiter des marchandises à haute valeur ajoutée. Ces projets, bien que récents, sont le



JEAN-RÉMY VILLAGEOIS,
directeur général et président
du directoire du Grand Port Maritime
de Nantes Saint-Nazaire

**« Nous avons besoin
d'une meilleure
connexion avec
l'hinterland. »**

fruit d'un travail de longue haleine et se concrétisent aujourd'hui. Pour que tout cela fonctionne, nous avons besoin d'une meilleure connexion avec l'hinterland. Je suis encore dans ma première année de présidence, donc j'ai le droit de dire les choses : ce port est trop faiblement connecté. Et, au niveau ferroviaire, nous ne sommes pas à la hauteur des besoins. Même si nous disposons de 35 kilomètres de réseau interne, les connexions avec l'hinterland

demeurent insuffisantes. Nous ne pouvons pas encore transporter des colis de nuit vers Montoir, mais des améliorations sont en cours, notamment grâce à la collaboration avec la ville pour ajuster les horaires des trains et des trams.

Ces projets doivent être réalisés. Cependant, cela nécessite des investissements lourds. En regardant les projets stratégiques passés, comme ceux de 2015 et 2021, nous avons vu que les développements prévus en matière de ferroviaire et de fluvial n'ont pas toujours abouti comme prévu. Il est crucial d'apprendre de ces échecs et de comprendre pourquoi certains projets n'ont pas fonctionné.

La souveraineté est un enjeu majeur pour nous. La place de Nantes Saint-Nazaire est essentielle pour la souveraineté alimentaire et énergétique. Pour ces raisons, nous devons être mieux connectés avec l'hinterland afin de pouvoir transporter efficacement des marchandises comme les tourteaux de soja. Cela nécessite des connexions ferroviaires et fluviales durables.

Ces réunions sont essentielles car c'est ici que germent les premiers éléments de nos projets futurs. Nous allons les pousser ensemble, les porter là où il faut, que ce soit à la Région, à Nantes Métropole ou à Paris. ‍

FINANCER LES INFRASTRUCTURES DANS LA DURÉE

Le vice-président du Département tire la sonnette d'alarme : le département a perdu 140 millions d'euros de recettes en deux ans. Un manque à gagner qui pèse lourd sur la capacité à financer les infrastructures routières. Sans investissements, la circulation des poids lourds pourrait être réduite, menaçant le développement économique de la région.

Je suis ravi d'être ici pour représenter Michel Ménard, président du Conseil départemental de Loire-Atlantique. Je suis vice-président du Conseil départemental et Nazairien. Or, quand on est Nazairien, les affaires portuaires, on s'en occupe et on s'en préoccupe : elles font partie intégrante de notre identité maritime, de notre vie et de notre ADN territorial.

Depuis 2015, nous avons perdu la compétence économique, mais nous restons engagés, notamment à travers notre responsabilité dans le conseil de surveillance du Grand Port Maritime. Aujourd'hui, je souhaite aborder deux points cruciaux, fortement corrélés à l'activité du port et souvent sous-estimés : les finances des collectivités locales et l'état des infrastructures routières.

En deux ans, notre département a perdu 140 millions d'euros de recettes, soit 10 % de notre budget. Cette situation nous oblige à faire des choix difficiles. Bien que nous n'ayons plus la compétence économique, nous gérons 4 300 kilomètres de routes départementales, dont 1 000 sont structurantes et essentielles pour le trafic des poids lourds. Nous gérons également des ouvrages d'art. Ces infrastructures

sont indispensables à la vie économique de notre département.

Parmi ces ouvrages, un exemple marquant : le pont de Saint-Nazaire, avec un enjeu extrêmement fort. Il nécessite entre 2 et 3 millions d'euros d'entretien annuel. Construit il y a 50 ans, devenu propriété du Département il y a 30 ans, ce pont est gratuit, un choix politique fort, car il est vital pour le développement du Sud Loire et pour relier celles et ceux qui travaillent sur le port à l'offre de

logements. Dans les années à venir, 40 millions d'euros d'investissements seront nécessaires pour maintenir sa capacité à supporter les 1 300 poids lourds qui l'empruntent quotidiennement. Sans ces investissements, nous devrions limiter le trafic à 26 tonnes, réduisant ainsi de 15 % le trafic des poids lourds. Cela représente 150 camions par jour qui ne pourraient plus passer le pont !

Ces enjeux financiers des collectivités ont des répercussions majeures sur l'activité industrielle et la souveraineté économique de notre territoire. Il est impératif de trouver des solutions collectives, comme ce fut le cas pour le contournement ferroviaire de la raffinerie de Donges, en réunissant acteurs privés, État, Région et Agglomération. Mais pour cela, les collectivités doivent être accompagnées et ne plus voir leurs moyens amputés.

Le Département de Loire-Atlantique est déterminé à travailler avec tous les acteurs pour trouver des solutions, même dans un contexte de raréfaction des finances publiques. Parce que oui, le développement du Grand Port et des activités économiques constitue une préoccupation permanente pour le Département. 

« Routes et ouvrages sont indispensables à l'économie locale. »



JEAN-LUC SÉCHET,
vice-président du Département
de Loire-Atlantique

LE PORT, AU SERVICE DU DÉVELOPPEMENT DU TERRITOIRE ET DE L'INDUSTRIE

Pour le représentant de la maire de Nantes, le port doit être considéré comme un outil d'aménagement du territoire et de développement économique, crucial dans une logique de nécessaire reconquête de la souveraineté industrielle.

L'histoire de Nantes est profondément liée à son port, depuis sa devise latine *Favet Neptunus eunti* jusqu'à la figure emblématique de Jules Verne. Nantes est une grande ville de commerce maritime et je souhaite une longue vie à ce mouvement maritime qui est vital pour nous.

Nos villes, nos ports évoluent et leurs territoires se confondent. Nous avons beaucoup à faire ensemble. Je tiens à saluer tous les acteurs présents : organisateurs, entreprises, organisations syndicales et professionnelles, ainsi que les experts qui se consacrent à ces enjeux.

Je me réjouis des contacts et des collaborations, parfois animées, entre le Port et la Métropole. Nous trouvons toujours des solutions profitables à tous. Je me réjouis également du projet du hangar 12, qui sera utile au port et bénéfique pour la ville.

Je tiens à rappeler que Nantes Métropole compte plus de 300 escales par an, ce qui montre l'importance de notre port comme outil majeur d'aménagement du territoire et de structuration économique.

Nous pouvons à juste titre parler de souveraineté, tant économique qu'industrielle. Je pose une question



AYMERIC SEASSAU,
adjoint à la maire de Nantes,
conseiller métropolitain

« La bataille de la reconquête industrielle est un impératif économique, social, financier et écologique. »

simple : un pays comme le nôtre peut-il revendiquer sa place dans le top dix des grandes puissances économiques mondiales tout en étant à la traîne en Europe en matière de part industrielle dans le PIB ? La bataille de la reconquête industrielle est lancée. C'est un

impératif économique, mais aussi social, financier et écologique, car rien ne vaut le mix entre transport ferroviaire et fluvial.

Le rôle de nos ports est absolument essentiel. Nous avons raison de poser la question des hinterlands et de leur structuration. La place des ports est primordiale dans l'aménagement du territoire et de ces hinterlands.

Je peux vous garantir la détermination de Johanna Rolland à préserver les espaces productifs en métropole et à répondre aux enjeux portuaires. Le Conseil de développement du port m'a confié, avec Anthony Descloziers, une étude sur Cheviré. Je veux dire ici que Nantes Métropole a besoin de Cheviré, tout comme le port a besoin de Cheviré. C'est utile pour la structuration industrielle, pour les espaces productifs, pour la logistique de notre métropole. Et je suis sûr que nous allons trouver une trajectoire de progrès. Enfin, je vous assure que la Métropole nantaise sera de nouveau au rendez-vous pour soutenir tous les projets, pourvu qu'ils fassent preuve d'audace. ‍

INFRASTRUCTURES LOGISTIQUES **ACHEMINER LES MARCHANDISES À BON PORT**

Comment répondre aux besoins d'un complexe industriel et portuaire en pleine transformation ?

Ce premier débat pose les bases : convois à gérer, flux à absorber, routes, rails et quais à moderniser.

La route reste essentielle, mais jusqu'où peut-elle tenir seule ? Et comment permettre au rail, au fleuve et à la mer de prendre leur part ?





Arnaud Kuhn, président d'Atlantique Manutention et actionnaire de la société Togo : Nous faisons partie d'un groupe familial depuis trois générations. Notre domaine d'activité est la manutention portuaire, la consignation et les services aux navires, en collaboration avec tous les acteurs portuaires tels que les pilotes, les lamaneurs, les remorqueurs, le port, propriétaire des terrains, et les dockers, nos partenaires sociaux.

Nous sommes particulièrement prestataires pour les Chantiers de l'Atlantique, qui assemblent et fabriquent des navires à partir de tôles et d'éléments complets de navires venant de l'étranger. Ces colis, souvent hors gabarit, nécessitent une manutention précise et sécurisée, car ils sont coûteux et uniques. Notre métier consiste à décharger ou charger ces colis en pleine

sécurité des personnes et des biens, malgré les contraintes et aléas nautiques qui imposent une grande souplesse et adaptabilité.

Prenons l'exemple du dossier SGR¹. Nous devons nous insérer dans un processus industriel que nous ne maîtrisons pas entièrement, avec de nombreux aléas. Notre souplesse et celle des équipes portuaires sont cruciales pour s'adapter aux retards des navires, aux retards administratifs, et pour servir nos clients habituels ainsi que ponctuels.

Nous sommes actuellement sur un chantier exceptionnel en termes de volume de travail, mais très concentré. Dans le domaine du colis exceptionnel, tout est très coûteux.

1. Siemens Gamesa Renewable Energy (SGRE) porte en France 6 projets éoliens en mer pour près de 4 GW de projets onshore installés, 2,5 GW de projets offshore en cours d'installation. SGRE compte plus de 1 000 salariés répartis dans près de 40 localisations sur l'ensemble du territoire français. Crée en 2017 grâce à la fusion de Gamesa Corporación Tecnológica et de la division énergie éolienne de Siemens, l'entreprise germano-espagnole dispose également d'un outil industriel en production au Havre depuis mars 2022.

« Des enjeux économiques et financiers très forts avec des aléas constants, c'est cela le colis XXL. »

ARNAUD KUHN

Par exemple, l'immobilisation d'un navire de pose peut coûter jusqu'à 500 000 dollars par jour. Ainsi, lorsque le bateau est là, il faut le servir immédiatement, même s'il arrive à 2 heures du matin ou prend du retard pour des raisons techniques. Nous travaillons avec des colis de plus de 1000 tonnes et de plus de 250 mètres d'envergure. Ces défis font partie de notre quotidien, et nous nous adaptons jour et nuit, 24 heures sur 24, 365 jours par an. Même le 1^{er} mai, nous pouvons travailler dans le maritime. C'est cela, le colis XXL : des enjeux économiques et financiers très forts, avec des aléas constants.

– Quand on entend l'alerte de Jean-Luc Séchet sur le manque de financements pour entretenir et moderniser les infrastructures, on sort des impondérables pour entrer dans ce qui devrait être anticipé. Est-ce que cela vous inquiète ?

Arnaud Kuhn : Oui, les infrastructures chez nous coûtent très cher. Vous parlez de routes, mais un quai coûte encore plus cher, même s'il couvre une surface moindre. Une infrastructure portuaire est un investissement qui s'amortit sur environ 50 ans. Construire un quai aujourd'hui pour les besoins de demain est complexe, car qui sait quels seront les poids des colis dans 50 ans ? Les infrastructures et les outils de levage pour des projets comme l'éolien offshore sont encore incertains. Aujourd'hui, nous ne savons pas encore comment supporter des éoliennes offshore de 100 mètres sur 100 mètres, avec des éoliennes de 25 mégawatts. Quels outils seront nécessaires ? Nous ne le savons pas encore. Cela coûtera très cher, et pour mobiliser les fonds nécessaires, il faut des politiques stables. Lorsque nous voyons qu'un moratoire sur l'éolien et le photovoltaïque peut être décidé en une semaine, nous nous demandons comment avancer et convaincre les industriels d'investir. Ces investissements nécessiteront des co-investissements, car ni le secteur public, ni le secteur privé ne peuvent le faire seuls. Il faut trouver des



« Nous avons réalisé des études d'ingénierie depuis deux ans. La réponse de Nantes Saint-Nazaire est le projet Éole, notre projet de développement. »

JEAN-RÉMY VILLAGEOIS

mécanismes de collaboration. La provocation ne nous fait pas avancer. Nous devons travailler ensemble, car nous sommes sur le même bateau et sur le même port. Je ne peux pas aller travailler dans le Massif central. Mon activité est ici, tout comme mes salariés. Nous sommes donc contraints de travailler ensemble et de trouver un fil conducteur pour avancer collectivement.

– Jean-Rémy Villageois, on est face aux investissements nécessaires à échéance de 20 ans, 30 ans voire 50 ans. Comment le Grand Port travaille cette question ? Comment préfigurez-vous ce futur et ces besoins ?

Jean-Rémy Villageois : Sur les colis XXL, nous pouvons apporter des réponses d'ingénierie. Nous ne connaissons pas exactement le poids des futures éoliennes, mais nous avons une petite idée. Aujourd'hui, les éoliennes installées sont posées, par faible profondeur d'eau, inférieure à 25-30 mètres. Elles reposent sur des fondations, soit des jackets, soit des monopieux ou des fondations gravitaires, sur lesquelles on fixe un mât en trois parties, une nacelle allant jusqu'à quinze mégawatts, et trois pales. C'est ce que nous savons faire. Demain, pour des raisons sociétales et techniques, les champs éoliens seront éloignés des côtes. Nous ne voulons pas d'éoliennes trop près de Saint-Nazaire ou de La Baule, donc elles seront placées plus au large. La profondeur sera donc plus importante, et nous ne pourrons plus les poser. Ce seront des éoliennes flottantes, ce qui nous arrange, car elles ne peuvent pas encore être assemblées offshore. Nous,

•••

••• les portuaires, sommes très contents, car elles devront être assemblées chez nous. Cela crée de l'emploi et nécessite des moyens. Certes, nous ne connaissons pas exactement les tailles des turbines entre 22 et 26 mégawatts, ni les envergures, mais nous avons une petite idée. Nous avons donc réalisé des études d'ingénierie depuis deux ans. La réponse de Nantes Saint-Nazaire est le projet Éole, notre projet de développement. Nous avons reçu l'aide de la Région, de l'Etat et de l'Europe pour investir dans les études. C'est assez incertain. Cela signifie qu'il faut dépenser beaucoup en études pour lever les risques. Moins on connaît, plus il faut travailler en amont. C'est ce qui a été fait. Aujourd'hui, nous arrivons à un projet de l'ordre de 203 millions d'euros. C'est assez conséquent. C'est un quai d'environ 500 mètres, avec une profondeur d'eau de quinze mètres, des apparaux costauds, et une tenue de 30 tonnes par mètre carré. C'est une infrastructure extrêmement lourde, donc très chère, mais qui permet de manipuler ces colis avec des marges d'incertitude. Maintenant, il nous manque la grue, celle qui va lever tout cela. Ça existe, les opérations pétrolières se font avec ce genre d'équipement. Il va falloir former le personnel, organiser les équipes et monter en puissance pour pouvoir avoir des réponses industrielles à cela. Donc, certes, nous sommes un peu dans l'inconnu, mais ce sont des sujets qui n'ont pas été traités jusqu'à maintenant. Nous avons dépensé suffisamment d'énergie et d'argent dans l'ingénierie pour pouvoir donner une réponse solide à ces opérations. C'est notre projet le plus fort.



« Travailons à ce que la place portuaire soit mieux identifiée et plus accessible pour les différents colis. »

JÉRÔME KIESER

– **Le colis XXL, ça n'est pas que la route.**

Il y a d'autres enjeux de transport...

Jérôme Kieser, Responsable de service

Ferroviaire – Logistique multimodale du

Grand Port Maritime de Nantes Saint-

Nazaire : Les colis sont transportés par la route depuis ou vers le port de Nantes Saint-Nazaire. Il y a environ 500 demandes annuelles pour les colis de catégorie 3, les plus gros, parmi les 5 000 à 6 000 colis qui arrivent au port. Je parle ici uniquement du transport terrestre, sans inclure le maritime ou le fluvial. Certains colis sont également transportés par voie ferrée depuis le port, comme des transformateurs pour les centrales d'EDF. Nous pouvons monter jusqu'à 300-400 tonnes sur le rail. La problématique principale est la caténaire, la ligne électrique. Mais globalement, en termes de tonnage, cela est réalisable depuis le port de Nantes Saint-Nazaire. C'est une opportunité pour le port, avec un outillage à Saint-Nazaire, la bigue, qui nous permet de transborder facilement avec des outils présents et optimisés en termes d'utilisation.

Toutefois, nous pouvons progresser dans la connaissance de ces transports au sein du port. Cela sera l'objet de la réunion organisée le 9 octobre via Opportunity. Nous allons accompagner cette initiative pour que la place portuaire soit mieux identifiée et plus accessible pour ces différents colis.

– **Frédérique Lamy, vous êtes déléguée générale de l'Union maritime et cheville ouvrière d'Opportunity¹. Qu'est-ce qui vous a amenée à mettre en place un groupe de travail autour du colis XXL ?**

Frédérique Lamy, déléguée générale de l'Union maritime : Notre action vise à valoriser la place portuaire à travers les filières et les différentes activités. Opportunity, c'est une dynamique collective. L'idée est de montrer que nous formons une équipe et

1. www.opportunity.fr



« Il n'y a pas de place portuaire sans collectivité ni investissement commun. »

FRÉDÉRIQUE LAMY

d'aller proactivement donner de la visibilité à ce qui est fait et à ce qui pourrait être fait. Ainsi, si un chargeur de Singapour découvre ce qui se passe ici et le trouve intéressant, l'objectif est atteint. Il s'agit donc de promotion portuaire, pas nécessairement de développement commercial. L'idée est la complémentarité. Évidemment, chaque acteur développe ses activités commercialement. L'autorité portuaire, à travers les business units et l'ensemble des projets, développe la place portuaire. L'idée est plutôt de se dire que si nous avons une identité de marque, cela peut être bénéfique. Et dans cette identité de marque, que pouvons-nous inclure ? C'est vraiment une démarche collective. Dans cette démarche, il y a le territoire avec les collectivités territoriales, le port, et les entreprises de la place portuaire. Comme il a été dit préce-

demment, il n'y a pas de place portuaire sans collectivité, sans investissement commun. Donc, l'idée est de montrer ensemble qu'il se passe quelque chose d'intéressant ici.

– Voilà pour la présentation de la démarche d'Oportunity. Concernant les colis XXL, comment avez-vous identifié un besoin particulier ?

Frédérique Lamy : L'année dernière, nous avions organisé une soirée sur le thème de l'agroalimentaire pour valoriser la filière. Toujours dans le but de montrer comment le port se positionne avec efficacité et résultats. Cette année, c'est venu des entreprises. Lors du conseil d'administration de l'Union maritime, ce sont les administrateurs qui ont proposé de parler des colis lourds, une proposition ensuite soumise au collectif.

•••



« Le débat sur le coût élevé de ces projets est important, mais aujourd’hui, la question est de prendre des décisions intelligentes. »

JEAN-MICHEL BODIN

— La réflexion sur les infrastructures ne saurait être coupée de celle plus large sur la nécessité de se connecter à l’ hinterland. Jean-Rémy Villageois l’a souligné : le port doit disposer d’un espace intérieur. Ce que défendent aussi des élus et associations du Centre-Val de Loire qui, eux, sont intéressés par le développement et l’intensification d’une relation avec le Grand Port Maritime.

Jean-Michel Bodin, président de l’association Rhône Alpes Centre Océan (Raco) : Moi, je me trouve en Centre, dans l’agglomération de Tours. D’un côté, j’ai l’extrémité ouest et de l’autre, l’extrémité est. C’est d’ailleurs ce qui nous a amenés à fonder notre association Raco, initialement créée par le député-maire de Nantes en 1990, et dont j’ai pris le relais en devenant vice-

président de la Région Centre, chargé des transports et des infrastructures.

Nous avons toujours eu le souci de maintenir une vision globale et régionale, tout en essayant de montrer que chacun peut contribuer à offrir des possibilités grâce à une action forte et puissante. Pour obtenir des moyens financiers, il est essentiel de s’en occuper très sérieusement. En 30 ans, nous avons réussi à électrifier les tronçons Tours-Vierzon et Bourges-Saincaize, et nous continuons vers le sud.

Aujourd’hui, notre objectif principal est d’obtenir l’électrification de la totalité de la transversale, ce qui ouvrirait des possibilités immenses, tant pour le fret que pour d’autres domaines de mobilité. Nous avons réussi à mobiliser, et je tiens à remercier les associations, les habitants et les acteurs qui participent à notre association.

Il est crucial que les citoyens et les acteurs locaux s’emparent de ces questions, car, sans cela, nous ne pouvons pas réussir. Il est nécessaire d’expliquer à plusieurs reprises les raisons et les besoins sous-jacents. Après les vacances, nous allons relancer une action nationale en direction du gouvernement, de la SNCF, et de tous les acteurs économiques, sociaux et politiques des territoires pour aborder cette question. Le débat sur le coût élevé de ces projets est



« Relier Nantes au sillon rhodanien avec une continuité électrique, c'est-à-dire sans changer de machine. »

ALAIN AZAM

important, mais aujourd’hui, la question est de prendre des décisions intelligentes qui, sans nécessairement engloutir des milliards, peuvent répondre aux besoins de développement et d’investissement pourachever l’électrification des transversales. Nous discutons également avec nos amis de Rhône-Alpes, qui ont parfois du mal à se tourner vers l’ouest et restent plus concentrés sur leur propre territoire. Nous allons nous engager sur cette voie.

– Qu'est-ce qui manque pourachever l'électrification de la voie ?

Alain Azam, membre de l'association Raco: Ce qu'il faut savoir, c'est qu'entre Nevers et Chagny, entre la Saône-et-Loire et la Nièvre, la ligne SNCF vient d'être complètement rénovée. Les rails ont été changés, les ouvrages d'art ont été rénovés et les gares ont été réaménagées. Sur ces 161 kilomètres entre Nevers et Chagny, il ne manque plus que les caténaires. Nous pensons que ce serait le moyen de relier Nantes au sillon rhodanien avec une continuité électrique, c'est-à-dire sans changer de machine. L'objectif est de créer un corridor fret entre Chagny et le port de Nantes Saint-Nazaire. Il existe déjà une continuité électrique entre Clermont-Ferrand et le port de Nantes Saint-Nazaire. La réalisation de cette électrification entre Nevers et Chagny, qui devrait coûter un peu moins de 400 millions d'euros, permettrait d'ouvrir le port de Nantes sur Mulhouse, Bâle, l'Allemagne, l'Europe centrale et en même temps sur Lyon, Genève et l'Italie.

Il manque ce petit tronçon en électrification qui permettrait d'envoyer des trains sans être obligé de changer de locomotive,

ce qui prend chaque fois une demi-heure. Cela décourage le transport de fret sur l'ensemble de la transversale. Le financement de ce chantier est assuré par la région, les collectivités, la SNCF et l'État.

– Qu'est-ce qui manque, côté SNCF réseau, pour réaliser cette électrification ?

Frédéric Étève, directeur territorial SNCF

Réseau Bretagne & Pays de la Loire: Je commence à avoir de l'expérience sur cette question, ayant été confronté à celle-ci à plusieurs reprises, des dizaines voire des centaines de fois. Le réseau ferré national est un bien national. SNCF Réseau est l'opérateur qui gère ce bien national. Aujourd'hui, SNCF Réseau est un opérateur encore largement endetté, qui n'a pas le droit d'investir sur des revenus futurs. Si nous voulons construire une LGV par nous-mêmes, nous n'aurons pas le droit, et je doute que nous ayons le droit de procéder à une électrification non plus, car nous n'en avons pas les moyens.

La difficulté de ce maillon réside dans le fait que l'intérêt n'est pas seulement régional, mais bien national. C'est la bonne perspective pour faire aboutir ce genre de projet. Je ne sais pas si cela vaut 400 ou 500 millions,

•••



« La question essentielle est de savoir qui est prêt à mettre de l'argent sur la table pour réaliser l'électrification de Nevers-Chagny. »

FRÉDÉRIC ÉTÈVE



... ou plus, car je n'ai pas étudié le sujet en détail. Cependant, il est crucial d'être à la bonne échelle. La bonne échelle consiste à se dire que si ce maillon a un intérêt, c'est un intérêt national pour diverses raisons, notamment l'intérêt du Grand Port Maritime et la transition écologique.

À ce stade, la question essentielle est de savoir qui est prêt à mettre de l'argent sur la table pour réaliser ce projet et il faut instruire ce sujet au bon niveau. Pour instruire un sujet au niveau national, je pense que la bonne méthode est de se coaliser au niveau local pour peser de tout son poids là où il faut. Je ne sais pas si je réponds entièrement à la question, mais je crois que j'y contribue.

– En quoi cette question de l'hinterland est aussi cruciale pour des territoires qui sont à l'autre bout de la ligne : Vierzon, Orléans ou encore Bonneuil-sur-Marne ?

Jean-Jacques Guignard, militant associatif : Bonneuil-sur-Marne est une ville de la région parisienne située à douze kilomètres de Rungis, dix kilomètres d'Orly, trois kilo-

mètres de la zone de fret de Valenton et six kilomètres de Villeneuve Triage. Elle dispose d'un port fluvial qui, bien que fonctionnel, est sous-utilisé par rapport à son potentiel, notamment en termes de multimodalité, c'est-à-dire le routier, le réseau ferré et le transport fluvial. Le maire de Bonneuil-sur-Marne porte avec énergie l'idée qu'il y a un avenir pour ce port, particulièrement en matière de multimodalité. La situation actuelle démontre que, comme il a été dit, il faut un intérêt national. Aujourd'hui, l'écologie, l'économie et le transport des marchandises sont des questions d'intérêt national. Si nous envisageons la réindustrialisation, comment allons-nous transporter l'ensemble des marchandises ? Est-ce que cela va continuer par le routier qui pollue ? Est-ce que cela va continuer avec des engorgements de villes et des bouchons permanents qui coûtent à la nation environ cinq ou six milliards d'euros, dont trois milliards pour l'Île-de-France ? Il me semble que nous devons réfléchir à ces questions et trouver des solutions. Chacun porte une solution à son niveau, et je crois

que ces solutions doivent converger pour être entendues. Le maire de Bonneuil a reçu à plusieurs reprises la visite de ministres qui lui ont tous assuré que son idée était excellente. Cependant, si c'est une question économique d'intérêt national, écologique d'intérêt national et une question d'intérêt général, y compris du point de vue de la santé, ce sont des questions que nous devons porter au plus haut niveau. Elles nécessitent des décisions, la planification d'opérations impliquant les différents acteurs qui peuvent participer à cette planification. Sans cette volonté nationale, nous aurons vraiment des difficultés. Nous voyons que le transport des marchandises est en augmentation d'environ 2 à 2,5 % par. Il va bien falloir que nous travaylions intelligemment et en complémentarité entre le ferré, le fluvial, y compris le maritime, et aussi aborder les questions de logistique du dernier kilomètre.

Mathieu Gallois, maire de Saran (45) : Je suis maire de Saran, une commune du Loiret située dans la métropole orléanaise. Bien que nous n'ayons pas de port, nous avons un intérêt pour les liaisons avec les grands ports maritimes de notre territoire et pour le développement du transport ferroviaire de fret.

Un projet important pour nous est le développement d'un site de ferrouillage à côté de notre commune, sur la ville de Fleury-les-Aubrais, limitrophe de Saran. Cependant, l'ensemble des impacts de circulation de poids lourds se ferait sur notre commune. Notre emplacement sur le territoire national nous place aux portes de la Cosmetic Valley, avec de nombreux produits destinés à l'export. Saran, ville de 16 800 habitants, compte 13 200 emplois sur son territoire, avec une forte présence industrielle et logistique, notamment avec des entreprises comme John Deere et Duralex.

Le pôle 45 génère plusieurs milliers de camions quotidiennement. Il est donc crucial de développer le ferrouillage pour retirer les camions de nos routes, répondre aux besoins de nos territoires en termes de dévelop-



« Il est crucial de retirer les camions de nos routes, de répondre aux besoins de nos territoires en termes de développement de l'emploi et de l'activité économique. »

MATHIEU GALLOIS

ment de l'emploi et de l'activité économique. Cependant, cela doit se faire en lien avec les collectivités et les territoires, et s'inscrire dans une vision à long terme, en harmonie avec nos projets futurs.

Initialement, le projet ne nous convenait pas tout à fait. Cependant, grâce à des discussions, des rencontres et des visites sur le terrain avec le monde économique de la ville et divers partenaires, une solution alternative a été trouvée et retenue. Je pense que ce projet est utile pour le développement du ferroviaire et de nos territoires, et s'inscrit dans nos enjeux futurs.

– **C'est désormais aux acteurs publics et politiques de s'unir et de poser un certain nombre d'enjeux sur la table. Comment vous, acteurs, élus des différentes institutions, êtes-vous prêts à porter cette exigence au niveau national pour que ça devienne une priorité ?**

Thibaut Guiné, conseiller municipal délégué de Nantes en charge de la logistique urbaine : Sur le plan industriel, nous rencontrons une difficulté majeure, celle du gisement foncier. Une grande partie des terrains est actuellement utilisée à des fins commerciales. Nous devons travailler en collaboration avec les régions, qui sont responsables des SRADDET (Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires) comme outil de planification. Cela implique des dépendances avec les SCoT (Schéma de Cohérence Territoriale) et les PLUi (Plan Local d'Urbanisme intercommunal) sur les stratégies

•••



« Nous ne pourrons pas réussir la connexion de l'hinterland sans discuter du gisement foncier. »

THIBAUT GUINÉ

... foncières et l'acceptabilité des terrains. Pour moi, cette question est étroitement liée à celle du temps. Nous observons aujourd'hui des phénomènes de NIMBY (Not In My Backyard) où des personnes refusent d'avoir des entrepôts importants à proximité de leur domicile. Pourtant, ces entrepôts sont essentiels pour la connexion économique, par exemple, des grands ports et pour le bon fonctionnement du pays. Nous ne pouvons pas éviter ce débat. Il nécessitera un peu de planification et de régulation, ce qui peut effrayer certains en sortant d'une logique trop libérale. Cependant, je pense qu'il est important de l'aborder, car nous ne pourrons pas réussir la connexion de l'hinterland sans discuter du gisement foncier.

Enfin, concernant la question du coût, je soulève un point sur la logistique fluviale. Nous pourrions avoir un autre débat sur la logistique urbaine et fluviale. Je ne pense pas que les grands ports soient faits pour la livraison de petits colis quotidiens, car vous avez une compétence rare, celle de la gestion des colis XXL, dont nous parlons depuis tout à l'heure. Peu de gens savent le faire à part ceux qui sont devant moi aujourd'hui.

Lors de grands travaux dans la métropole de Nantes, nous verrons arriver une partie de notre pont par la voie fluviale, ce qui aurait été impossible par les voies routières et même par le fret. Cela a aussi un coût réduit, car les camions qui passent sur les routes les abîment bien plus que la voie fluviale et maritime. Cela doit également être pris en compte dans nos modèles économiques.



Stéphane Godard, responsable CGT cheminots et animateur de l'Union interfédérale des transports : Il n'est pas question d'opposer les différents modes de transport, notamment le rail et la route, mais plusieurs points m'ont interpellé, en particulier concernant les recettes. Lorsque le département mentionne un manque à gagner, il est vrai que si nous parlons de recettes, nous devons également aborder la question du financement. Nous constatons une concurrence déloyale entre la route et le rail. Le rail est financé par un opérateur, tandis que la route n'est pas financée équitablement par l'ensemble des transporteurs routiers. Toujours sur les questions financières, je pense à une plateforme récemment financée, la plateforme de Nantes Blottereau, qui a coûté environ 120 millions d'euros. La Région a contribué à hauteur de 13 millions d'euros, l'Etat de 12 millions et Nantes Métropole de 96 millions d'euros. Cependant, depuis la mise en place de cette



plateforme et la suppression du triage de Nantes État, combien de trains de fret ont été manœuvrés sur le site de Nantes Blottereau ? Comment fonctionne cette plateforme multimodale et y a-t-il réellement une plateforme multimodale sur ce site ? Malheureusement, nous constatons que même le ballast est acheminé par camion et non par train, ce qui est dommage.

Nous savons que de nombreuses entreprises dans la région aimeraient utiliser le ferroviaire. Cependant, le ferroviaire n'est pas facile à utiliser et les entreprises ont besoin de mieux comprendre son fonctionnement. Prenons l'exemple du bassin d'Ancenis, qui dispose d'une industrie importante. Avec les aménagements à venir sur Ancenis, il n'y aura pas de plateforme ferroviaire. Pourquoi ne pas essayer de développer cette plateforme à Nantes-Blottereau pour permettre aux entreprises d'Ancenis, qui exportent plus de 90 % de leur production et en lien avec la VFCEA

(Voie Ferrée Centre Europe Atlantique), de bénéficier de cette infrastructure ?

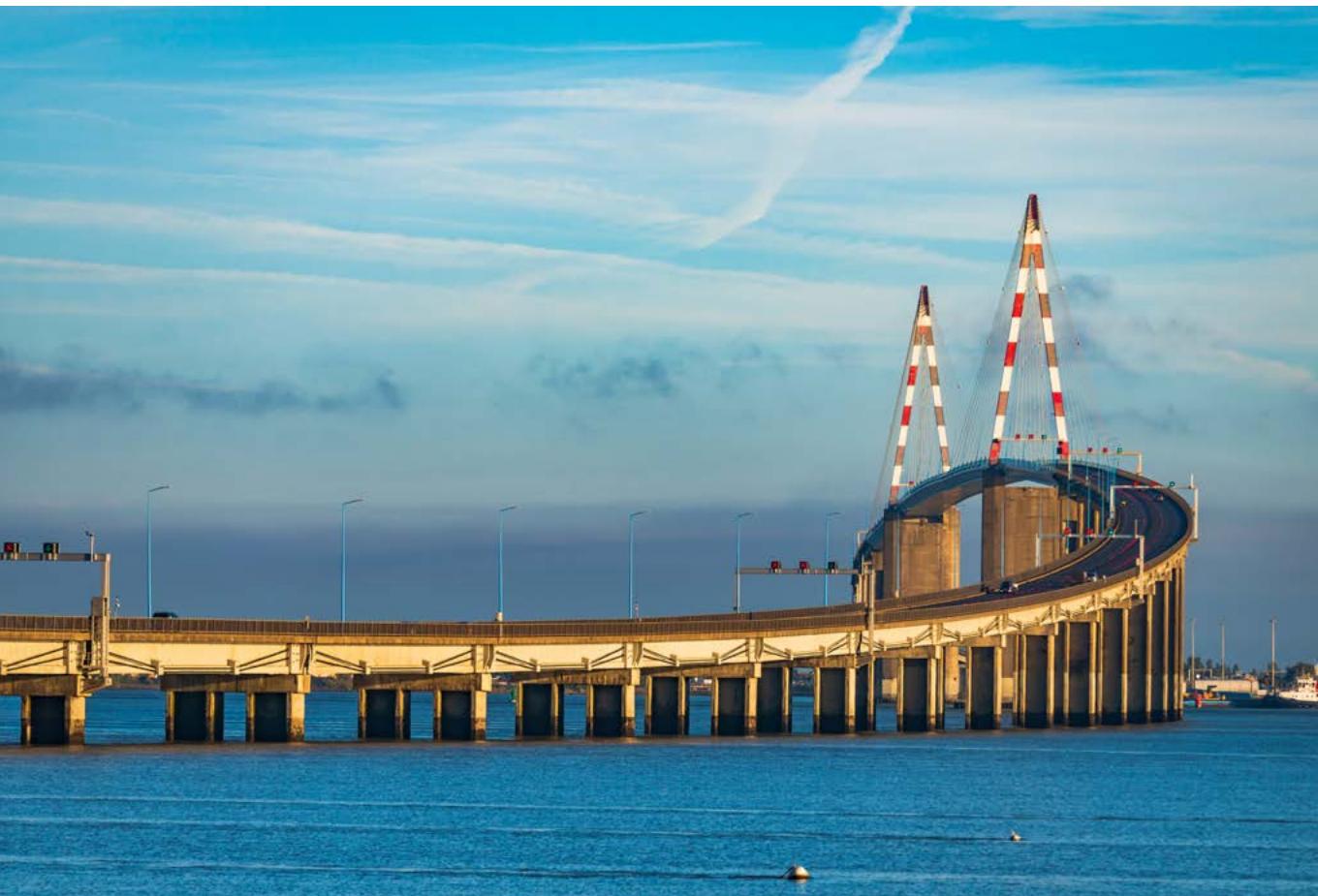
Un acteur majeur manque vraiment : l'État. À l'heure où nous travaillons avec Ambition France Transports pour le financement des transports, nous attendons beaucoup de l'État. Malheureusement, les rumeurs disent qu'il n'y aura pas grand-chose pour le ferroviaire et beaucoup pour la route. Enfin, j'ai entendu parler des plateformes logistiques qui sortent de terre ex nihilo, loin de tout, avec éventuellement une petite route pour y accéder. En prévision de

•••



« Combien de trains de fret ont été manœuvrés sur le site de Nantes Blottereau ? »

STÉPHANE GODARD



••• la révision du SRADDET d'ici deux ans, il faut vraiment travailler sérieusement sur ces plateformes logistiques et leur implantation. Il est absolument nécessaire qu'il y ait au moins deux modes de transport, que ce soit le rail et la route, ou le rail et le fluvial ou le maritime.
En ce qui concerne le financement, il faut vraiment un fléchage, notamment au niveau du Contrat de plan État-Région (CPER). Il y a un gros travail à faire, car cela reste encore trop opaque en matière de fléchage et de financement des transports.

— Voici une interpellation toute trouvée pour Julien Bainvel, vice-président de la Région Pays de la Loire. On est sur les domaines de compétences de la Région. **Julien Bainvel, conseiller délégué aux transports de la Région Pays de la Loire :** Plusieurs points évoqués résonnent fortement à l'échelle régionale. On constate une absence de planification nationale depuis des décennies. Autrefois, un Haut-Commissariat au Plan structurait une vision d'aménagement. Aujourd'hui, cette vision fait défaut et cela génère des difficultés, voire des injonctions contradictoires. Thibaut Guiné a évoqué le foncier. Dans une région industrielle comme la nôtre, nous devons maintenir un équilibre précaire. Jean-Luc Séchet a rappelé que les finances des collectivités locales dépendent de plus en plus de l'État. Dans ce contexte, il nous faut faire des choix.

La Région mobilise 33 millions d'euros via le CPER pour soutenir les grands ports, selon deux axes : l'environnement et les infrastructures. Côté environnement, nous accompagnons le Grand Port et les industries dans leur transition, avec un objectif de -50 % d'émissions et la neutralité carbone en 2050. Sur les infrastructures, nous avons inscrit 5 millions d'euros pour la télécommande du Priory pour des études sur le fret ferroviaire. Nous attendons maintenant le lancement rapide de l'étude par SNCF Réseau pour qu'on puisse enclencher des étapes supplémentaires qui sont importantes pour la compétitivité de notre réseau ferré portuaire.

À Savenay, les premières études montrent une faisabilité technique, mais il reste des incertitudes sur le niveau de trafic attendu. Avec le vice-président Roch Brancourt, nous souhaitons intégrer ce projet dans une vision globale, incluant le volet voyageurs. Nous sommes favorables à poursuivre les études et à envisager un cofinancement, si les conditions sont réunies pour ce projet qui doit apporter des circulations supplémentaires et une desserte plus optimale en termes de fret vers le port.

Par ailleurs, nous avons déposé un dossier Interreg Espace Atlantique sur la transition énergétique, avec 2,5 millions d'euros fléchés, dont 75 % financés par l'Europe. Cela permettra d'accompagner les PME du port dans cette transition.

Enfin, j'insiste sur la nécessité d'une coopération entre collectivités. On évoque souvent Saint-Nazaire, Montoir et l'ensemble du bassin nazairien, mais il ne faut pas négliger le site de Cheviré. Des projets portés par d'autres collectivités peuvent,



« Il est essentiel que les collectivités se parlent et coordonnent leurs actions. »

JULIEN BAINVEL

parfois involontairement, compromettre l'accès à ce site stratégique, voire freiner à terme le développement du fret ferroviaire.

Cela montre à quel point il est essentiel que les collectivités se parlent et coordonnent leurs actions. Si l'on avance sur un maillon de la chaîne, côté Saint-Nazaire, mais que cela bloque au niveau de la métropole nantaise, nous risquons de dépenser des sommes importantes d'argent public pour une efficacité très limitée. Dans le contexte actuel de fortes tensions sur les finances publiques, nous n'avons pas le luxe de l'inefficacité. Chaque euro investi doit l'être de manière utile, cohérente et concertée.

Robin Salecroix, vice-président de Nantes

Métropole : Il est vrai que nous dialoguons souvent au-delà des étiquettes politiques pour servir l'intérêt du développement du Grand Port Maritime. Comme évoqué, le sujet de Cheviré est désormais réglé, ce qui témoigne du volontarisme de notre majorité à Nantes Métropole pour faire cohabiter cet outil qu'est le Grand Port Maritime avec les enjeux de la transition écologique et le développement du ferroviaire, notamment sous l'angle du tramway en centralité et dans le secteur du Sud-Loire.

•••



« Quel est le coût de l'inaction en matière de transition écologique, de non-investissement dans ces infrastructures portuaires ou ferroviaires ? »

ROBIN SALECROIX



••• Pour rebondir sur la question soulevée et ce qu'évoquait Julien Bainvel, il s'agit de l'adéquation des moyens financiers au regard de nos ambitions en matière de développement du fret fluvial, maritime et ferroviaire pour répondre aux défis sociaux et écologiques de notre époque. Nous avons besoin de plus de moments d'échanges entre élus des territoires, entrepreneurs et grandes institutions pour partager nos ambitions, nos alertes et améliorer notre connaissance mutuelle des défis de chacun. L'objectif est de formuler des propositions concrètes et de mener un plaidoyer auprès du pouvoir en place et de l'État. Lorsqu'on évoque les enjeux financiers autour de l'électrification de la transversale, le projet Éole, ou les investissements nécessaires pour nos infrastructures lourdes, nous parlons de centaines de millions d'euros à l'échelle du pays. Une

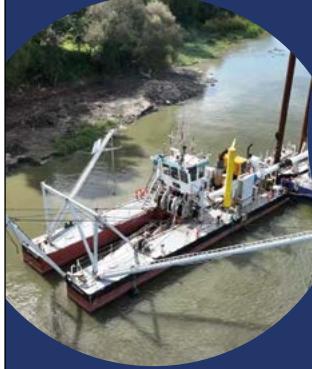
planification rigoureuse est indispensable. Le Haut-Commissariat au Plan ne nous a pas fourni grand-chose récemment en termes de planification, mais il nous faut passer à la vitesse supérieure et mener ce plaidoyer.

Ces moments d'échanges nous permettent de structurer un certain nombre de propositions nécessaires en menant également la bataille des idées. Il ne faut pas être obnubilé par la question strictement comptable et de la dette immédiate, mais aussi parler du coût de l'inaction. Quel est le coût de l'inaction en matière de transition écologique, de non-investissement dans ces infrastructures portuaires ou ferroviaires ? Quel est le coût pour le cadre de vie de nos concitoyens et leurs conditions de vie dans nos métropoles et nos territoires, qu'ils soient ruraux ou urbains ?

Nous devons mener cette bataille de plaidoyer, y compris en posant la question de la fiscalité, car nous aurons besoin de dégager de nouveaux moyens à l'échelle nationale comme locale. Il existe encore des nuances entre nous, car à l'échelle de certains territoires, régions comprises, il existe des leviers qui peuvent être activés pour nourrir des politiques de transport offensives.

Enfin, en tant que vice-président de Nantes Métropole, nous avons la responsabilité de la forme de la ville que nous construisons. Nous devons maintenir un tissu productif en ville, que ce soit dans le cœur de ville ou dans l'ensemble de l'agglomération. C'est un impératif face aux vents contraires qui voudraient opposer la nécessaire réindustrialisation et relocalisation de nos territoires avec les impératifs de transition écologique. Nous devons maintenir le foncier destiné aux activités productives et à l'industrie, y compris dans les mutations nécessaires, mais avec les mêmes surfaces. Cela pose la question de la forme de la ville et de son élévation pour continuer à loger ceux qui la font vivre, notamment nos collègues travaillant aux grands ports maritimes, à la SNCF et dans toutes les entreprises du territoire. “

ICI, NOUS
AVONS RELEVÉ LE
CHALLENGE



NGE

Parc d'Activités de Laurade - Saint-Étienne-du-Grès
BP22 - 13156 Tarascon cedex
T : 04 90 91 60 00 - www.nge.fr



NOUVELLES GÉNÉRATIONS
D'ENTREPRENEURS



DEMATHIEU BARD est un acteur majeur de la construction et de l'immobilier,
pleinement engagé dans la transformation durable des territoires.

En régions Ile-de-France et Ouest, les équipes DEMATHIEU BARD CONSTRUCTION
accompagnent le déploiement de vos projets.



1. Pôle d'Echanges Multimodal de Nantes - MOA : SNCF Mobilités - Gares & Connexions - 2. Opération Coup de Poing Chagal à Massy - MOA : SNCF / RATP
© Photos: Yves Chanoit - Séquences Production



www.demathieu-bard.fr

CONSTRUIRE UNE STRATÉGIE PARTAGÉE

Le directeur de l'Isemar fait le point sur les défis du transport ferroviaire portuaire sur l'axe Nantes–Saint-Nazaire, marqué par des blocages historiques. Malgré des améliorations nationales, la région accuse un retard notable. L'arrivée de nouveaux acteurs offre des perspectives pour dynamiser le fret ferroviaire et mieux intégrer l'axe Loire dans le réseau logistique européen.

PAR PAUL TOURRET, DIRECTEUR DE L'ISEMAR (INSTITUT SUPÉRIEUR D'ÉCONOMIE MARITIME)



Je souhaite partager quelques observations sur la situation du transport ferroviaire portuaire en France, en me concentrant particulièrement sur l'axe Nantes–Saint-Nazaire. Nous sommes confrontés à un véritable angle mort. Cette situation découle de causes

profondes et historiques, liées à l'organisation des ports, aux flux de marchandises ainsi qu'à la structuration urbaine et métropolitaine. Depuis des années, nous entendons les mêmes explications. On affirme qu'un projet ne se développe pas à cause de Montoir. À l'inverse, on dit

que Montoir ne progresse pas à cause de Nantes. Pourtant, le transport ferroviaire existe. Ceux qui prennent le train vers Saint-Nazaire peuvent le constater : on voit des wagons de céréales à l'export, mais au-delà de ces flux spécifiques, il n'y a pas de véritable réseau structurant.

La situation s'est améliorée à l'échelle nationale, la dynamique ferroviaire portuaire s'est renforcée. Nous ne sommes plus dans un « verre à moitié vide », mais plutôt dans un « verre aux trois quarts plein » par rapport aux années 1990.

De nouveaux opérateurs sont arrivés : Modal, Combronde, Delta dans la vallée de la Saône, ainsi que des initiatives bretonnes plus récentes. Le ferrouage, c'est-à-dire le transport de remorques sur wagons, se développe : on en voit à Calais, à Sète, à la frontière espagnole, et bientôt avec Brittany Ferries entre Cherbourg et Bayonne. Des plateformes comme Fleury-les-Aubrais à Orléans, Tours ou Rennes sont réactivées. On commence à voir réapparaître les terminaux à conteneurs qui avaient disparu à la fin des années 1990.

TROU DANS LA RAQUETTE

Cependant, sur l'axe Loire, le constat est plus sévère avec un véritable « trou dans la raquette ». Nous n'avons pas de véritable terminal à conteneurs, ni de navette fluviale pérenne. On retombe sans cesse sur les mêmes blocages : les arbitrages entre Montoir et Nantes, l'absence de stratégie commune, la prédominance du transport routier. On peut s'interroger : pourquoi n'a-t-on pas implanté un terminal à conteneurs dans les années 1980, comme cela s'est fait ailleurs ? Pourquoi la navette fluviale a-t-elle échoué ? À chaque fois, les réponses tournent autour de la même logique : Montoir, les camions, la dispersion des responsabilités.

Il y a cependant une lueur d'espoir avec l'arrivée de MSC, qui envisage de lancer un service ferroviaire de type feeder. Ce serait une rotation hebdomadaire avec une vingtaine de wagons, soit environ 1 000 unités par an. Ce n'est pas encore significatif,

mais cela marque un point de départ. À Bordeaux, le service CMA-CGM a transféré 30 000 conteneurs sur le rail. C'est un impact réel sur l'économie portuaire, les travailleurs, les entreprises et les recettes de l'autorité portuaire.

Alors, avons-nous ici du fret à mettre sur le rail ? Le terminal à conteneurs affiche aujourd'hui 104 000 conteneurs équivalent à vingt pieds (Unité de mesure basée sur le volume d'un conteneur de 20 pieds), loin des 400 000 espérés il y a quinze ans. Il faut reconnaître que la configuration géographique de la péninsule bretonne complique la consolidation logistique, mais ce n'est pas une fatalité. Des perspectives existent. Le développement du trafic de véhicules neufs est une piste. On peut aussi penser au fret industriel, aux pièces sidérurgiques, aux remorques. Pourquoi ne pas imaginer des trains

« L'avenir, c'est la route pour les courtes distances, le rail pour les longues distances et le maritime pour les grands flux européens. »

multi-usages qui combinerait conteneurs, remorques, caisses mobiles, sur le modèle américain ? Face à la crise du transport routier - pénurie de chauffeurs, hausse des prix de l'énergie, fiscalité environnementale -, le ferroviaire devient une évidence. Ce serait incompréhensible que l'axe Loire, cœur de l'espace atlantique, reste à l'écart de cette dynamique.

Il faut aussi mieux intégrer les acteurs bretons. Je pense notamment

au Morbihan et à l'Ille-et-Vilaine. La Région Bretagne doit être associée à cette réflexion sur les connexions ferroviaires, à partir de Rennes notamment. Cela implique d'examiner les lignes existantes, les besoins économiques et d'identifier des opportunités concrètes.

DES INVESTISSEMENTS SOBRES ET EFFICACES

D'autre part, les infrastructures de soutien se structurent ailleurs : à Orléans, Tours, Vierzon, avec des projets comme la réouverture de terminaux, ou encore l'investissement évoqué entre Nevers et la Saône. L'axe Loire pourrait s'insérer dans cette logique.

Pour cela, je plaide pour des investissements sobres et efficaces. À titre personnel, je suis plus favorable à une plateforme low cost du côté de Montoir-Bac (bord à quai) qu'à un surinvestissement dans la gare de Montoir-SNCF, peu adaptée. Concentrons-nous sur des plateformes adaptées aux usages portuaires, capables d'accueillir conteneurs, remorques et caisses mobiles. Le but est clair : étendre l'hinterland portuaire, avec des flux vers l'Alsace, le nord de l'Italie, l'Espagne. Le ferroviaire est fait pour cela. Et il est regrettable que la France ait tant tardé à s'y engager, alors que les autres grands corridors européens ont déjà pris le virage.

La route coûtera de plus en plus cher. Les chauffeurs veulent rentrer chez eux, les règles se durcissent. L'avenir, c'est la route pour les courtes distances, le rail pour les longues distances et le maritime pour les grands flux européens.

Cela suppose une vraie stratégie, partagée entre port, collectivités, État, région, et acteurs économiques. Il faut baliser le chemin, anticiper, construire une vision cohérente. 



Parc éolien du Calvados

Installation d'un câble d'export
des futures éoliennes

ENTRE NOS EAUX USÉES & UN MILIEU NATUREL PROTÉGÉ IL Y A



CHAQUE JOUR, SUEZ TRAITE
1 MILLION DE M³ D'EAUX USÉES
POUR RESTITUER UNE EAU PROPRE
AU MILIEU NATUREL EN FRANCE OU
ENCORE EN AUSTRALIE, INDE, CHINE...
NOS SOLUTIONS AU SERVICE DES COLLECTIVITÉS
ET ENTREPRISES SUR SUEZ.COM/ILYASUEZ

LA LOGISTIQUE ET L'HINTERLAND AU SERVICE DES AMBITIONS PORTUAIRES

Face aux défis de massification et de résilience, la stratégie multimodale du fret s'impose comme une nécessité. Rail, fluvial, routier : comment faire jouer la complémentarité des modes pour étendre l'hinterland et desserrer les contraintes logistiques ? Des projets structurants, comme la VFCEA, le développement du barging et la redéfinition du rôle du wagon isolé, ouvrent des perspectives.



Raphaël Doutrebente, président d'Europort et de l'Alliance 4F : Je tiens tout d'abord à rassurer certains acteurs : le fret ferroviaire existe, le fret ferroviaire fonctionne. Et surtout, il a des clients. L'Alliance 4F représente l'ensemble des acteurs du fret ferroviaire au niveau national, les chargeurs et aussi SNCF Réseau. Dans le cadre de la récente consultation Ambition France Transports, nous avons mis en avant les besoins du secteur. Il n'y a plus d'argent public, j'ai entendu certains d'entre vous le regretter. C'est une opportunité d'aller chercher des investisseurs privés. Il existe des investisseurs privés, qui ne cherchent pas simplement à gagner de l'argent, mais qui ont de l'argent et ont besoin d'investir. Qu'est-ce qu'ils demandent ? De la stabilité : l'État doit arrêter de changer les règles du jeu en permanence. Le fret ferroviaire en 2024, c'est 33 milliards de tonnes-kilomètres transportées, c'est énorme. C'est 10 % des échanges qui passent par le rail. Pourquoi seulement 10 % ? Parce que beaucoup passent par la route avec tous les problèmes que cela génère. Le fret routier devrait augmenter et se reporter vers le fret ferroviaire, parce qu'il y a un besoin de décarboner. Mais il y a un frein car on ne veut pas toujours payer le juste prix, sous la pression du dumping social qui caractérise le secteur routier.

Alors, que veut-on faire ? Soit on se lamente, soit on agit. Vous avez évoqué l'électrification. Je vais vous décevoir, mais je ne pense pas que ce soit la solution. Une rupture de 30 minutes dans le ferroviaire, ce n'est rien. On a le temps de rattraper.

Si on veut électrifier tout le réseau non électrifié, cela coûtera plus de 40 milliards. Personne ne mettra cet argent dans l'électrification. Il faut aller chercher l'argent ailleurs. Il y a des moyens de développer pour des clients, que ce soit la longue ou la courte distance. La solution, ce sont les biocarburants. On a du HVO 100, du carburant fabriqué en France avec des locomotives performantes et non polluantes. On a estimé qu'il y avait un besoin de 4 milliards pour rénover le réseau existant. Il y a



Les investisseurs demandent de la stabilité : l'État doit arrêter de changer les règles du jeu en permanence.

RAPHAËL DOUTREBENTE

2 milliards financés par l'État, 2 autres milliards doivent être financés par les régions, mais ils ne sont pas là.

Nous avons poussé un amendement au Sénat et à l'Assemblée nationale pour que les nouvelles plateformes soient reliées au réseau ferré. On a un excellent réseau ferré, en meilleur état qu'en Allemagne. Il faut inciter les industriels à relier leurs plateformes au réseau ferré national.

•••





« La VFCEA, c'est un investissement intelligent et modeste par rapport aux bénéfices qu'il peut apporter. »

ALAIN AZAM

- **— Cette intervention permet de lancer le débat...**

Alain Azam, membre de l'association Raco : Nous ne demandons pas l'électrification de l'ensemble du réseau ferré sur toute la France. Concernant la VFCEA (Voie Ferrée Centre Europe Atlantique), les deux tiers de la ligne sont déjà électrifiés, il ne manque qu'un tronçon. Il serait donc ridicule de ne pas le réaliser.

La région Bourgogne-Franche-Comté a investi 580 millions d'euros pour rénover toute la ligne entre Nevers et Chagny. Il ne manque plus que les caténaires, ce qui représenterait un coût d'environ 350 à 400 millions d'euros. Ensuite, il sera possible de faire circuler sans interruption des trains de Saint-Nazaire jusqu'à Mulhouse, Lyon, Genève, et bientôt Turin, grâce au grand tunnel en cours d'achèvement entre Lyon et Turin. C'est un investissement intelligent et, somme toute, modeste par rapport aux bénéfices qu'il peut apporter en tant que corridor de fret, similaire à ceux existant entre Anvers, Lyon et Marseille.

Raphaël Doutrebente : J'ai évidemment rebondi de manière un peu provocatrice, mais c'est important de provoquer le débat pour faire avancer les choses. Dans le cadre de ce que nous faisons avec la DGITM et l'Alliance 4F, je peux vous dire que nous ne tenons pas des réunions interministérielles qui durent quatre mois. Dès qu'il y a un projet et des besoins identifiés, les choses avancent rapidement. C'est comme pour les plateformes : certaines ont été construites avec de l'argent public, et aujourd'hui, on y voit pousser de l'herbe parce qu'on n'a pas

obligé les acteurs à s'engager sur le long terme, y compris financièrement. Certains s'engagent verbalement mais ne paient rien, et cela, c'est irresponsable. Cela a été le cas pendant des années.

Enfin, il y a une chose à dire : les marchandises ne votent pas. Souvent, au niveau local ou national, on priviliege les projets qui rapportent des voix pour la prochaine élection. On préfère investir dans une ligne de passagers plutôt que dans une ligne de fret, même si cette dernière est nécessaire. C'est souvent le débat que nous avons.

Il faut que les voies ferrées puissent faire les deux, mais il est souvent plus facile de vendre une ligne de passagers aux électeurs que de promouvoir le fret. On voit dans certains ports des riverains qui se plaignent de la présence de locomotives. Les riverains ne veulent plus de ces locomotives dans leur champ de vision. Pourtant, ils ont voté pour la décarbonation. Il faut être cohérent. On ne peut pas vouloir décarboner et se plaindre des trains qui permettent justement d'y parvenir. Il faut se serrer les coudes et défendre l'intérêt général. Si l'intérêt général est de servir le client et de décarboner, alors nous aurons tout compris.

Jean Colas, responsable de compte commissionnaire - Hexafret, représentant Rail Logistics Europe Pays de la Loire/Centre-Val de Loire : Je mesure les efforts déployés par le port pour promouvoir le fret ferroviaire, notamment en matière de raccordement. Le port joue un rôle actif dans la promotion du transport ferroviaire de marchandises. Mon message est clair : si demain des clients ou des entreprises manifestent l'envie de recourir au transport ferroviaire, nous sommes en mesure de leur proposer des solutions adaptées.

Cependant, il y a un aspect économique à considérer. Tout comme chaque entreprise doit être rentable, les entreprises de transport ferroviaire doivent au moins atteindre l'équilibre financier pour survivre. Aujourd'hui, le transport routier est souvent privilégié car il est moins coûteux, c'est une réalité. Malgré cela, il y a une réelle volonté



« Si la demande se présente, demain ou dans les mois à venir, nous pouvons envisager d'augmenter le volume de fret ferroviaire au départ du port. »

JEAN COLAS

de développer le fret ferroviaire, et les échanges avec le port pour identifier de nouveaux clients sont encourageants. Il est évident que si la demande se présente, que ce soit demain ou dans les mois à venir, nous pouvons envisager d'augmenter le volume de fret ferroviaire au départ du port. Malheureusement, nous en faisons actuellement moins qu'il y a un ou deux ans. Pour augmenter cette activité dans les années à venir, nous avons besoin que les industriels et les entreprises nous sollicitent pour transporter leurs marchandises, qu'il s'agisse de gros volumes comme les céréales et les granulats, ou de volumes plus petits, comme les conteneurs. Des solutions existent déjà pour le transport de conteneurs.

Il y a des actions concrètes à mener et des possibilités à explorer. La question principale est : qu'est-ce qui bloque ? La réponse est simple : c'est la demande. Nous entendons souvent dire que tout le monde veut utiliser le ferroviaire, mais la question cruciale est : quel est le besoin réel des industriels et des entreprises présentes sur le port ? Où veulent-ils envoyer leurs marchandises ? Une fois ces besoins identifiés, nous pouvons travailler à y répondre. Concernant les trains capables de transporter plusieurs types de marchandises évoqués par Paul Tourret, la question des wagons est cruciale. Il est plus simple pour un routier de nettoyer son véhicule pour transporter des céréales puis des engrangés que pour un train. Prenons un exemple

•••



••• local : environ un million de tonnes de tourteaux arrivent au port de Nantes, tandis que les Bretons expédient des céréales par train. Certains clients ne veulent pas charger des céréales après des tourteaux, ce qui complique le transport et augmente les coûts, surtout lorsque les trains reviennent à vide. Il y a des solutions possibles, mais nous devons tenir compte de ces contraintes. Selon moi, il est essentiel de partir des besoins des clients et des exigences de transport qu'ils expriment.

Raphaël Doutrebente : L'une des choses importantes à souligner est la progression de 5 % du fret ferroviaire au premier semestre par rapport à la même période l'année dernière, ce qui indique un véritable besoin. Le transport combiné, qui se

reporte de la route vers le rail, est celui qui a connu la plus forte croissance. Cette augmentation est due à une demande croissante. Cependant, les prix sont extrêmement bas, car certains acteurs ont aligné leurs tarifs sur ceux des transporteurs des pays de l'Est pour conserver leurs parts de marché.

Il est crucial que les services d'achats des entreprises fassent attention. Chercher uniquement le prix le plus bas détruit de la valeur et de la qualité de service. Il ne s'agit pas de payer beaucoup plus cher, mais de garantir un service régulier.

Avec mon entreprise nous faisons circuler 250 trains par semaine sur le réseau français, les clients recherchent avant tout la régularité et la qualité de service. Ils sont prêts à payer un peu plus cher pour un service fiable. Il est essentiel que les industriels, qui doivent décarboner leurs activités, investissent dans le transport ferroviaire plutôt que de recourir à des entreprises étrangères peu coûteuses mais peu durables. Il existe une offre concurrentielle et viable pour le transport ferroviaire

« Chercher uniquement le prix le plus bas détruit de la valeur et de la qualité de service. »

RAPHAËL DOUTREBENTE



et il est important de soutenir cette transition vers des pratiques plus durables.

Xavier Breffeil, directeur des achats Basaltes : Les Carrières de l'Ouest, spécialisées dans la production de granulats pour les routes, les bâtiments, les hôpitaux et les écoles, ont toujours privilégié le transport ferroviaire pour leurs marchandises en raison de son efficacité pour les transports massifiés. Il y a cinq ans, nous transportions 700 000 tonnes de notre production par le rail. Aujourd'hui, ce chiffre a augmenté à 1 200 000 tonnes, alimentant principalement la région parisienne, notamment le port de Bonneuil.

Pour optimiser nos transports, les Carrières de l'Ouest ont créé une société nommée Synergie, agissant comme commissionnaire de transport. L'objectif initial était de ramener les terres du Grand Paris sans utiliser de camions. Nous avons développé une solution utilisant des conteneurs pour acheminer nos granulats vers la région parisienne et revenir avec des déblais de chantier. Cette approche de « double fret »



« Notre plateforme est intégrée à notre site de carrière, ce qui réduit les coûts. Grâce à cette méthode, le transport ferroviaire devient très compétitif. »

XAVIER BREFFEIL

nous permet non seulement de transporter nos matériaux, mais aussi d'autres marchandises.

Par exemple, à Bonneuil, nous transportons des conteneurs de carrelage pour Leroy-Merlin, en provenance d'Italie, que nous redistribuons en Bretagne. Notre plateforme logistique est intégrée à notre site de carrière, ce qui réduit les coûts et optimise l'efficacité. Grâce à cette méthode, le transport ferroviaire devient très compétitif. Récemment, un article des *Échos* a souligné que le port de Bonneuil a doublé ses marchandises transportées par rail,

•••

••• prouvant que cette approche est viable. Enfin, la question du foncier est cruciale, surtout en région parisienne, où trouver des terrains adaptés près des voies ferrées est un défi. Nous avons opté pour des conteneurs pour réduire les nuisances comme la poussière, facilitant ainsi la cohabitation entre zones urbaines et industrielles. Voici simplement un témoignage de notre engagement et de notre réussite dans le transport ferroviaire.

Gilles Bontemps, membre du conseil de surveillance du Grand Port Maritime : Je partage ce qui a été dit précédemment, il est crucial que les règles ne changent pas sans cesse. Ce qui est vrai pour l'État l'est également pour les collectivités. Quand les régions ont investi, au fil des années, pour moderniser et électrifier une ligne ferroviaire sur toute sa longueur, on ne peut pas leur demander d'arrêter. Des millions d'euros ont été investis, bénéficiant à la fois aux voyageurs et au fret. Je suis donc pour une complémentarité entre voyageurs et fret. La virgule de Savenay est cruciale pour le Grand Port Maritime de Saint-Nazaire. Mais si on l'utilise uniquement pour le fret, je pense qu'on se tire une balle dans le pied. Il faut qu'elle serve à la fois le fret et les voyageurs. Pour développer le transport ferroviaire, voyageurs et fret, il y a des actions simples mais essentielles à mettre en œuvre, comme raccorder deux lignes importantes sur quelques kilomètres. Il faut le faire.

Je suis favorable à un transfert modal qui permette de développer l'activité, pas simplement de prendre des parts de marché aux uns ou aux autres. On ne doit pas oppo-



ser camions et trains. Je suis un fervent défenseur du ferroviaire, mais je ne suis pas anti-routier. Un port sans camions, ça n'existe pas. Ce sont des sujets sur lesquels nous devons continuer à avancer.

Concernant les nécessaires anticipations, je suis d'accord avec ce qui a été dit sur les plateformes : si l'on développe une plate-forme sans la raccorder à quoi que ce soit, autant ne pas la faire. C'est vrai aussi pour le port. Depuis des années, nous nous battons pour obtenir des magasins et des hangars sur le Grand Port Maritime. Aujourd'hui, on peut se féliciter de leur réalisation. Sans eux, nous perdons des trafics. Mais avoir ces infrastructures sans travailler sur le pré et post-acheminement nous bloque aussi. Il faut travailler sur cela. L'objectif doit être en permanence la conquête de trafic. Sinon, on peut toujours parler de report modal, mais on n'avancera pas et on ne fera pas transiter vers les modes les plus performants et pertinents. Aujourd'hui, dans le cadre où nous sommes, si nous n'avançons

« La virgule de Savenay est cruciale pour le Grand Port Maritime de Saint-Nazaire. Il faut qu'elle serve à la fois le fret et les voyageurs. »

GILLES BONTEMPS



pas tous ensemble, d'un même pas, nous n'y parviendrons pas.

Stéphane Godard, responsable CGT cheminots et animateur de l'Union interfédérale des transports : À la CGT, nous pensons qu'il est essentiel de mettre en place un pôle public des transports, permettant d'avoir une vision plus large et à long terme. Le problème est que les décideurs pensent souvent à court terme, sur 20 à 25 ans. Pourtant, les investissements, notamment pour le ferroviaire et le portuaire, doivent être envisagés sur au moins 100 à 120 ans. Prenons l'exemple des infrastructures ferroviaires construites à la naissance du chemin de fer : elles sont encore utilisées aujourd'hui. Bien sûr, elles nécessitent de la maintenance et des rénovations, ce qui a un coût. Mais l'argent peut être trouvé.

C'est pourquoi nous pensons, même si cela peut paraître utopique à certains, qu'il faut revenir à une entreprise publique, un Épic SNCF, où l'État aurait toute sa place. Il ne

« Se pose-t-on la question du nombre de camions qui circulent à vide et de leur impact sur les routes ? »

STÉPHANE GODARD

s'agit pas de créer des filiales séparées comme c'est le cas aujourd'hui, où la péréquation tarifaire n'existe plus et où les filiales sont souvent exonérées de péages permettant de réinvestir dans les infrastructures.

Nous nous posons la question suivante : si demain la SNCF est constituée de 74 filiales qui financent l'infrastructure ferroviaire, pourrons-nous encore faire circuler des trains de voyageurs et de marchandises ? Les deux s'alimentent mutuellement et il faut trouver la place pour les deux. C'est faisable.

Il y a un fonds de concours à alimenter. On parle de 4 milliards d'euros à trouver. Ce fonds ne doit pas être alimenté

•••

VINCI CONSTRUCTION RECRUTE



**Build Better
Together**

**Construire
avec des
valeurs**

Vous voulez faire partie d'une équipe soudée, où tout repose sur la confiance et l'entraide dans une ambiance conviviale ? Venez chez nous partager notre vision « **Build Better Together** ». 



Votre futur job commence bientôt sur france.vinci-construction.com/rejoindre



« Je propose que nous nous unissions, clients potentiels et actuels du transport ferroviaire et du port, pour réussir à remplir un train complet. »

JEAN-BAPTISTE PERRIN

••• uniquement par SNCF Voyageurs, mais par tous les opérateurs. Concernant l'ouverture à la concurrence, la directive 91/440 l'impose, mais la directive 91/448 permet aussi à l'État de reprendre la dette, ce qui n'est pas souvent mentionné.

Sur les difficultés à faire du fret, peu importe que ce soit la SNCF ou d'autres qui s'en chargent, l'important est que cela se fasse. On nous dit que c'est compliqué et que les trains sont vides. Mais se pose-t-on la question du nombre de camions qui circulent à vide et de leur impact sur les routes ? On parle de l'infrastructure ferroviaire qui a besoin d'être rénovée, c'est vrai, mais il faut aussi regarder l'état de l'infrastructure routière. Alors quand j'entends que l'on veut mettre sur les routes des camions de 46 tonnes, voire 60 tonnes...

Il faut un raisonnement politique général à long terme, dépasser les plans de communication et la propagande pour agir, en réunissant tous les acteurs autour d'une table. Et le premier d'entre eux doit être l'État.

Jean-Baptiste Perrin, responsable d'agence maritime WEC Lines : Je représente un armateur néerlandais qui a ouvert une ligne à Montoir il y a déjà un an. Nous nous sommes posé la question de savoir s'il était possible de mettre un certain nombre de conteneurs, qui arrivent chez nous et sont déposés à Montoir, sur des trains plutôt que sur des camions. Bien que nous apprécions de travailler avec nos amis routiers, nous aimerais aussi pouvoir utiliser le transport ferroviaire pour certains de nos conteneurs. Actuellement, pour diverses raisons, je n'ai pas encore les volumes suffisants pour remplir un train complet de conteneurs. En

même temps, je n'ai pas l'intention de mettre seulement un ou deux conteneurs sur des trains, car les destinations qui nous intéressent ne sont pas adaptées à de si petites quantités.

Je profite de votre présence pour lancer un appel à tous : seul, je ne peux pas faire grand-chose, car je suis encore trop petit. Cependant, je suis ambitieux et j'ai des perspectives de croissance à court et à long terme. Je suis sûr que je ne suis pas le seul dans ce cas. Je suis convaincu qu'il y a des personnes ici qui pourraient être intéressées. Je propose que nous nous unissions, clients potentiels et actuels du transport ferroviaire et du port, pour réussir à remplir un train complet. Je ne suis pas devin, mais je connais mes quantités et mes ambitions.

Thibaut Guiné, conseiller municipal délégué de Nantes en charge de la logistique urbaine : Je souhaitais aborder un point concernant la logistique, en particulier urbaine, mais aussi industrielle en lien avec le Grand Port. En tant qu'élu, j'utilise une grille de lecture en 3D pour ces questions : décarbonation, décongestion et lutte contre l'ubérisation, qui est liée au dumping social. Bien que les marchandises ne votent pas, la congestion est un problème bien réel, comme en témoignent les communications fréquentes d'Anne Hidalgo à ce sujet.

Il est crucial de ne pas opposer les modes de transport, mais de trouver le bon modèle et les bonnes technologies pour chaque situation. Par exemple, les vélos-cargos, bien qu'utiles, peuvent aussi causer de la congestion dans les zones piétonnes. De même, dans le transport industriel, il ne

•••



« Il est crucial de ne pas opposer les modes de transport, mais de trouver le bon modèle et les bonnes technologies pour chaque situation. »

THIBAUT GUINÉ

••• s'agit pas d'opposer le camion au fret fluvial, mais de trouver des solutions adaptées. Des outils comme l'ADEME doivent être protégés et évoluer pour accompagner les entreprises dans leur transition écologique. Les certificats d'économie d'énergie sont un bon exemple, mais ils doivent être améliorés pour mieux servir l'économie et la transition. Prenons l'exemple du Grand Port de Nantes. Il présente un intérêt logistique et industriel majeur. Pour les flux lourds comme les

fûts de bière, l'arrivée par bateau est idéale, et nous pouvons gérer le dernier kilomètre. Cependant, le modèle économique des grands ports, dépendant à 75-80 % des énergies fossiles, doit être repensé. Le Grand Port reste un outil crucial pour la décarbonation et le soutien industriel, notamment pour l'éolien offshore.

Un camion à vide est une catastrophe économique pour une entreprise de transport, indiquant un problème d'organisation logistique. À Nantes Métropole, nous avons mis en place un pacte et un forum de logistique urbaine pour harmoniser les données et améliorer l'efficacité. Les collectivités territoriales et l'État doivent travailler ensemble pour renforcer les modèles économiques et logistiques.

Enfin, les zones à faibles émissions (ZFE) pour les entreprises peuvent être un outil d'équité, encourageant la décarbonation et empêchant le dumping. La question écologique peut ainsi devenir un levier de trans-



ne préconisons pas la création d'une nouvelle structure étatique. Nous avons la chance d'avoir une certaine souplesse au niveau local, et je plaide pour que le port de Saint-Nazaire, qui est un grand port, devienne un pilote pour le développement de l'intermodalité.

Le sujet du foncier est également crucial et mérite une discussion approfondie, car il est essentiel pour attirer des industriels et financer les projets.

Bertrand Herrero, syndicat CGT du port :

Nous avons écouté attentivement tout ce qui a été dit aujourd'hui. Maintenant, nous aimerions revenir à la réalité et proposer des solutions concrètes. La réalité, c'est que les wagons de trains fonctionnent bien lorsqu'il y a des volumes importants. Pour les grains, le système fonctionne globalement bien. Cependant, il est crucial de nettoyer les wagons. Dans les ports, on nous demande de la traçabilité, avec des magasins spécifiques pour séparer les produits OGM et non-OGM. Il en va de même pour les wagons. Si on met des produits non-OGM dans un wagon ayant précédemment transporté des OGM, cela posera problème pour le client final et cela pourrait nuire au système. Les opérateurs ferroviaires doivent donc travailler sur la traçabilité des produits, en particulier pour les grains.

Concernant les wagons isolés, il est nécessaire de se regrouper, mais cela nécessite une véritable volonté politique. Aujourd'hui, quelque chose fonctionne bien au port de Nantes-Saint-Nazaire : le transport de granit venant d'Espagne et destiné à Lyon Métropole. Pourquoi cela fonctionne-t-il ? Parce que Lyon Métropole a décidé de

...

formation économique et de justice. Il est crucial de mener cette bataille médiatique main dans la main pour transformer les lois et les adapter à la logistique industrielle et territoriale.

Raphaël Doutrebente : Je ne souhaite pas monopoliser la parole, mais je tiens à clarifier un point concernant le fret ferroviaire. Permettez-moi de rectifier une affirmation précédente : tout le monde paie les péages, y compris les entreprises privées. En revanche, il est vrai que les entreprises routières ne payent pas pour l'infrastructure. C'est un point que je tenais à corriger, car les péages représentent environ un tiers de nos coûts pour les entreprises ferroviaires, et cela a un impact sur nos tarifs clients. Je souhaite également insister sur un point où votre soutien serait précieux : la mise en place de projets pilotes. Par exemple, le port de Strasbourg pourrait servir de modèle pour développer le trafic ferroviaire. Nous



« Pour relancer le fret, il faut une véritable volonté politique, pas seulement des effets d'annonce. »

BERTRAND HERRERO

••• réaliser ses chantiers de travaux publics de manière décarbonée. Le code de la commande publique le permet et ils ont inséré dans les CCTP (Cahiers des Clauses Techniques Particulières) la nécessité d'un approvisionnement décarboné des matériaux pour leurs chantiers.

Le problème, c'est que Nantes Métropole, juste à côté, n'a pas suivi cette voie. Nous, au niveau syndical, avons milité pour cette cause, mais certains services de Nantes Métropole ne jouent pas le jeu. Nous sommes prêts à faire beaucoup de choses, mais il est crucial que les matériaux et l'acheminement des déblais se fassent par la Loire ou par la mer. La Région doit également suivre cet exemple. Il y a des constructions de lycées où l'on peut insérer dans les CCTP des clauses pour que le bois, par exemple, arrive par modes décarbonés, que ce soit par bateau ou par train.

Il faut une véritable volonté politique, pas seulement des effets d'annonce. Cette volonté doit se traduire dans les documents

au quotidien, dans les CCTP, et dans la planification. Il y a des investissements à faire, publics ou privés, et pour qu'ils soient rentables, il faut de la visibilité et une véritable planification.

Enfin, lorsque nous créons des plateformes ferroviaires dans les ports, cela ne doit pas être synonyme de dumping social. Nos statuts sociaux doivent être respectés.

Laurent Massin-Le Goff, directeur général de la société TMA: Notre société porte le projet de développement du transport combiné rail-route en Pays de la Loire, avec en perspective la construction d'un terminal multimodal à Angers. Nous ferons le lien des mutualisations potentielles avec le port. Ce projet a été lancé il y a deux ans, suite à un constat simple : seulement 1,5 % de part modale ferroviaire dans un territoire qui se classe au troisième rang national en termes de volume de transport. C'est un anachronisme qu'il nous faut absolument combler. Notre société, TMA, a été formée à l'initia-



tive d'entreprises privées, principalement des transporteurs routiers, cinq au total, ainsi que des chargeurs, le tout sous l'égide de la Chambre de commerce de Maine-et-Loire.

Notre volonté est de nous appropier cette brique de décarbonation que pourrait nous apporter le ferroviaire, car nous en avons besoin. La pénurie de conducteurs est un problème structurel qui a motivé nos actionnaires à se lancer dans ce projet. Nous n'avons pas attendu que les choses viennent à nous ; nous les avons prises en main. Au-delà de la création de cette société, nous avons réalisé une étude de marché en collaboration avec la métropole d'Angers. Cette étude, excessivement pragmatique, devait répondre à une question principale : y a-t-il une masse critique de flux suffisante pour faire fonctionner des trains équilibrés en allers-retours vers d'autres destinations ? Sur les 432 entreprises identifiées, 136 ont joué le jeu, et nous avons exploité leurs données. Le résultat est un potentiel de



« Le transport ferroviaire, une fois ses coûts principaux saturés (coûts de traction et coûts fixes), peut être attractif et concurrencer la route. »

LAURENT MASSIN-LE GOFF

250 000 UTI (Unité de Transport Intermodal) à positionner sur le rail. La question suivante est : comment passer de l'intérêt incantatoire à l'action concrète ? C'est un sujet de discussion que nous avions précédemment avec Raphaël Doutrebente. Est-ce qu'Angers est le lieu idéal pour ce projet ? Il n'y a pas de chauvinisme dans notre propos, mais le terrain identifié pour ce projet est à Angers. Nous voulons le faire car cela a du sens : les flux identifiés ont un point moyen distant de 65 kilomètres, ce qui rend les approches de pré et post-acheminement parfaitement rationnelles.

•••



••• La troisième question à laquelle nous devions répondre était : le transport ferroviaire peut-il être attractif face à la concurrence déloyale de la route ? Le transport ferroviaire, une fois ses coûts principaux saturés (coûts de traction et coûts fixes), peut être attractif et concurrencer la route. Il faut des flux réguliers et des rotations fréquentes sur des destinations de plus de 1 000 kilomètres. Si vous ne faites pas plus de trois rotations par semaine, votre modèle économique ne sera pas pertinent. La question reste : comment engager les entreprises à y aller ? Le quatrième volet de notre étude concerne le coût d'une plateforme ferroviaire, sa rentabilité et sa durabilité. Nous avons un modèle économique où, si nous arrivons à concentrer et converger les flux, et nous avons déjà 65 entreprises engagées à utiliser le train, il faudra contractualiser et prendre des engagements fermes avec les entreprises ferroviaires. Le modèle existe, les flux sont là, l'attractivité économique du mode ferroviaire est là. Il faut simplement créer les conditions pour le rendre parfaitement attractif pour les chargeurs. Nous sommes sur une échéance de premier train pour 2027.

Thibaut Guiné, conseiller municipal délégué de Nantes en charge de la logistique urbaine : Je vais apporter une réponse concernant la question soulevée par les salariés du port. Je ne citerai pas les acteurs, mais je me souviens qu'au début du mandat, Gilles Bontemps a été le premier à nous alerter sur la nécessité de faire basculer les flux de transport des camions vers le fleuve, en collaboration avec le Grand Port de Nantes Saint-Nazaire.

Nous avons engagé un travail important à Nantes Métropole pour essayer de voir comment nous pouvons réussir cette transition. On nous a dit que cela représenterait un coût supplémentaire de 40 % sur la commande. Cependant, nous avons tenté de faire intégrer le coût réel des camions sur la route, car un camion représente en réalité un nombre de millions de voitures

très conséquent en termes de nuisances. C'est un gros travail que nous avons engagé, et je reconnais que nous n'avons pas été parfaits, loin de là. Vous avez raison de nous secouer là-dessus.

Un autre sujet que je souhaite aborder est celui de l'écocentre sur l'île de Nantes. Actuellement, des riverains se plaignent de sa présence. Pourtant, cet écocentre pourrait être une solution pour gérer les déblais du chantier du CHU. Malheureusement, la loi est ainsi faite que ces déblais ne peuvent plus être considérés comme potentiellement traités par un écocentre et changent de statut juridique. C'est ubuesque, car nous avions un début de solution pour réduire les nuisances liées au transport de ces déblais.

Nous travaillons également sur la question du parking et de la cale San Francisco. Avec Voies Navigables de France, nous continuons à chercher des modèles économiques viables. Nous avons commencé à préempter du foncier pour de la logistique multimodale sur la prairie de Mauves. Chaque fois que nous faisons du barging, les investissements ne se limitent pas à la barge, ce qui nécessite des financements à la fois de la Métropole et de l'État.

Nos réflexions sont en cours, nous avons des études et nous essayons de trouver des expérimentations. Nous sommes ouverts à toutes les réflexions et solutions que vous pourriez proposer, car nous savons que nous sommes sur quelque chose qui émerge, ou plutôt qui réémerge, puisque le fleuve était autrefois un gros outil logistique. ♦

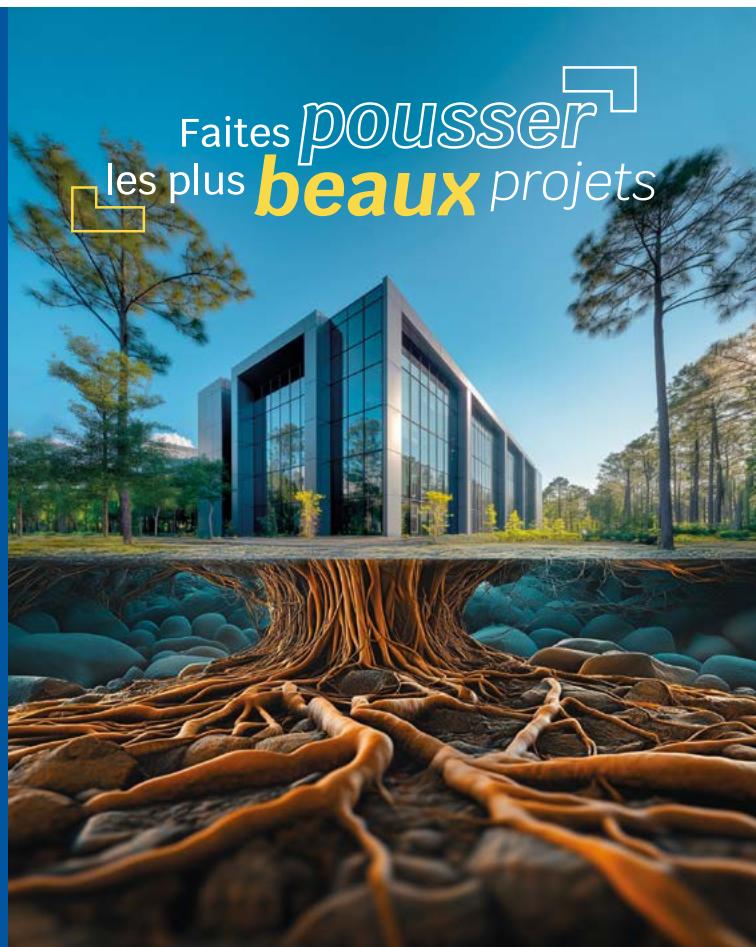


Expert en fondations spéciales,
Fayat Foundations propose une gamme complète
de solutions techniques
pour tous les types de fondations
et de travaux de consolidation des sols.

FONDATIONS.FAYAT.COM



Aux racines de la
construction



I D É L I A

Des événements d'exception au service
des Collectivités & du Monde Économique

IDÉLIA REMERCIE SES PARTENAIRES

DEMATHIEU ET BARD • EIFFAGE GÉNIE CIVIL • NGE TMF •
PAPREC GRAND OUEST • SCE • SEFI-INTRAFOR •
SOLETANCHE BACHY FRANCE • SUEZ EAU FRANCE GDO •
VINCI CONSTRUCTION SERVICES PARTAGÉS

Des solutions et expertises impactantes pour accélérer la transformation écologique des territoires

DÉCARBONER

Concevoir des usines qui produisent de l'énergie renouvelable à partir des boues et des eaux usées pour tendre vers l'autosuffisance voire l'énergie positive

DÉPOLLUER

Intensifier le traitement des eaux brutes, eaux usées ou pluviales et éliminer les micropolluants pour préserver le milieu récepteur, la biodiversité et la santé humaine

RÉGÉNÉRER

Economiser la ressource en eau et anticiper le stress hydrique en réutilisant une partie des eaux usées traitées pour des usages urbains et agricoles

