



FORUM MER-LOIRE & CONNEXIONS

OUVRIR DE NOUVELLES VOIES

Étendre l'hinterland,
décarboner l'activité portuaire
et le transport sans sacrifier
le développement...

Pour imaginer l'avenir de
l'Axe Loire et y travailler
concrètement, 120 acteurs
locaux se sont retrouvés
le 13 juin 2024 à Saint-Nazaire.

L'INSPIRATION

POLITIQUE

IDELIA

ICI, ON AIME LE VRAC !

Vous aimez le vrac ? Nous aussi !

Chaque année, plus de trente types de marchandises transitent en vrac liquide ou solide via nos terminaux. Nos solutions logistiques permettent aux entreprises du Grand Ouest d'optimiser leurs chaînes d'approvisionnement et de distribution sans emballage.

NANTES
SAINT-NAZAIRE
PORT

ENGAGÉ DANS LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE ET ÉNERGÉTIQUE

MOT DE BIENVENUE “



WILLIAM BURIAS,
président d'Idélia

Les choses bougent sur l'Axe Loire

C'est avec une grande joie que nous vous accueillons à Saint-Nazaire pour la deuxième édition du Forum Mer-Loire & Connexions. Ce forum est le fruit d'une collaboration étroite avec les acteurs locaux, forgée au fil de nombreuses rencontres ces derniers mois.

À Idélia, nous croyons fermement en l'importance de créer des espaces de dialogue pluralistes et sereins. Ces espaces nous permettent de construire ensemble des solutions aux défis territoriaux, aux changements portuaires et industriels, aux défis climatiques. Notre objectif est de stimuler des dynamiques économiques et industrielles pour répondre aux besoins des territoires et de leurs habitants. C'est dans cet esprit que nous avons créé le Forum Axe Seine en 2021 et 2022, avant d'impulser une démarche comparable autour de l'axe Loire.

Depuis le premier forum, tenu à Nantes en juin 2023, les choses ont bougé sur l'axe Loire. Notre initiative a contribué, à sa modeste échelle, à l'avancée de projets de territoire. Citons l'étude pré-opérationnelle sur le transport par barges lancée par la métropole de Nantes pour identifier des lieux de chargement ou de déchargement liés au ferroviaire. Citons également la télécommande du poste du Priory pour faciliter l'accès au réseau ferroviaire tous les jours de l'année, désormais inscrite au Contrat de plan État-Région.

Pour ce deuxième Forum Mer-Loire & Connexions, le 13 juin 2024 à Saint-Nazaire, nous avons choisi d'approfondir notre réflexion commune autour des enjeux de modernisation des activités portuaires, de l'interconnexion au réseau ferré et du développement de l'hinterland.

Je tiens à exprimer ma profonde gratitude à l'équipe d'Idélia qui, sous la responsabilité d'Antoine Avignon, a travaillé sans relâche pour préparer cet événement. Je remercie également tous nos partenaires qui nous ont soutenus et aidés à organiser ce forum. Ils sont tous ici représentés : la ville de Saint-Nazaire, la Carène, le département de Loire-Atlantique, la région Pays de la Loire, la ville et la métropole de Nantes, le Grand port maritime de Nantes Saint-Nazaire, la SNCF, l'Union maritime Nantes ports, les syndicats de salariés, le Ceser, l'Isemar, les pilotes de la Loire, Voies navigables de France... Sans oublier les entreprises qui ont répondu présentes. Vous découvrirez dans les pages qui suivent nos échanges enrichissants et constructifs. Merci à tous pour votre présence et votre engagement. ♥



RÉPONDRE ENSEMBLE AUX DÉFIS TERRITORIAUX

Par BRUNO LAFOSSE, rédacteur en chef de *L'Inspiration politique*

ÉDITO

Par son affluence, la richesse et la qualité des échanges, cette édition 2024 du Forum Mer-Loire & Connexions est révélatrice d'une volonté des acteurs locaux de coconstruire l'avenir de cet espace fluvio-maritime.

C'est un point d'appui important car l'axe Loire est placé face à des défis essentiels et des mutations décisives.

Les enjeux de transition énergétique sont clairement identifiés dans un port encore très dépendant des énergies fossiles, mais qui a l'ambition d'être la place forte de l'innovation, avec l'éolien notamment. On évoquera également les enjeux de préservation du fleuve et de l'eau, de la relance de la dynamique du transport fluvial jusqu'à Nantes, de la nécessité d'utiliser au mieux le foncier, qui se fait rare.

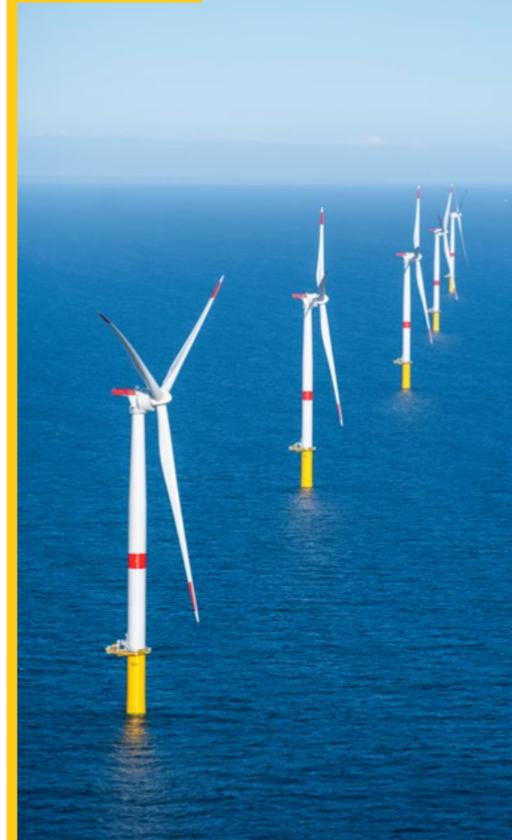
On s'attachera enfin au développement d'un hinterland qui passe forcément par le rail et la modernisation des infrastructures qui permettent de raccorder le port au réseau ferré et lui ouvre les portes du sud et de l'est de la France et de l'Europe.

La richesse et la qualité des échanges, dont nous rendons compte dans cette publication, ont montré la pertinence de notre méthode qui permet de croiser les points de vue sans protocole, mais dans le respect et l'écoute. Les propositions avancées, les rendez-vous pris pour la suite entre les acteurs sont autant de preuves qu'on gagne toujours à échanger et à rassembler dans la diversité pour faire entendre la voix des territoires.

C'est désormais à l'État qu'il revient de se mettre à l'écoute et d'apporter des réponses.

Merci à tous pour votre présence et votre engagement.

TRANSITION



LA TRANSITION, QUELLE ÉNERGIE !

13

Parcs éoliens, hydrogène, nouveaux combustibles ou encore capture et stockage de CO₂... Depuis dix ans, Nantes Saint-Nazaire se positionne comme le port de la transition énergétique. Quels investissements sont nécessaires et quels défis sont à surmonter pour sortir de la dépendance aux énergies fossiles ?

CONTRIBUTIONS :

Pascal Fréneau, directeur adjoint du Grand port maritime de Nantes Saint-Nazaire • **Pascal Vialard**, président de l'Union maritime Nantes ports • **Mathieu Haubois et Alice Bachelet**, syndicalistes de la CFE-CGC, General Electric • **David Samzun**, maire de Saint-Nazaire, président de Saint-Nazaire Agglomération / La Carène et vice-président du Conseil de surveillance du Grand port maritime de Nantes Saint-Nazaire • **Philippe Grosvalet**, sénateur de Loire-Atlantique • **Gilles Bontemps**, membre du Conseil de surveillance du Grand port maritime de Nantes Saint-Nazaire • **Thibaut Guiné**, conseiller métropolitain de Nantes Métropole délégué à la logistique urbaine • **Francis Bertolotti**, ancien président du Conseil de surveillance du Grand port maritime de Nantes Saint-Nazaire

TRANSPORT

25

LA LOIRE D'ACIER, L'HINTERLAND PASSE PAR LE RAIL

Pour s'affirmer comme le grand port de l'ouest et du centre de la France jusqu'à Lyon, le port de Nantes Saint-Nazaire doit étendre son hinterland. S'il ne peut compter sur le fleuve que jusqu'à Nantes, c'est donc sur le fer que doit prendre appui le développement du port, à l'heure où la route affiche ses limites.



CONTRIBUTIONS :

Roch Brancour, vice-président du Conseil régional des Pays de la Loire et d'Angers Loire Métropole / adjoint au maire d'Angers • **Paul Touret**, directeur de l'Institut supérieur d'économie maritime (Isemar) • **François Dumont**, président de la communauté de communes de Vierzon-Sologne-Berry • **Pascal Fréneau**, directeur adjoint du Grand port maritime de Nantes Saint-Nazaire • **Thibaut Guiné**, conseiller métropolitain de Nantes Métropole délégué à la logistique urbaine, conseiller municipal de Nantes • **Olivier Geoffroy**, chef de projet développement et territoires - délégué Rail logistics Europe Nouvelle-Aquitaine et Occitanie • **Jérôme Kieser**, chargé de mission développement multimodal au Grand port maritime de Nantes Saint-Nazaire • **Frédéric Don**, responsable transport routier, Somaloir • **Stéphane Godard**, animateur de l'Union internationale des transports, au sein de la CGT pour la région Pays de la Loire • **Jean-Michel Bodin**, président de l'association Raco (Rhône-Alpes - Centre - Océan) • **Frédéric Ève**, directeur territorial SNCF Réseau Bretagne - Pays de la Loire • **Thomas Dupuy d'Angeac**, président des Carrières de l'Ouest • **Olivier Juban**, directeur régional de SNCF Mobilités, TER Pays de la Loire • **Gilles Bontemps**, membre du Conseil de surveillance du Grand port maritime de Nantes Saint-Nazaire • **Arnaud Blanc**, cabinet d'études Robert Claraco multimodal

IDELIA REMERCIE SES PARTENAIRES DONT : Artelia • Charier GC • Cise TP • Demathieu Bard Construction • Egis Water and Maritime • Eiffage Génie Civil • GTM Ouest • Ingerop Conseil et Ingénierie • Nantes Saint-Nazaire Port • NGE • Ocelian • OTV • Paprec Grand Ouest • SCE • Soletanche Bachy • Stereau • Suez Eau France • Vinci Construction Services Partagés

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

• **Directrice de la stratégie et du développement**
Marine Guinot
mguinot@linspiration-politique.fr

• **Rédacteur en chef**
Bruno Lafosse

• **Correction**
Caroline Savaté-Bordeaux

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

• **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 2024

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

IMPRIM'VERT®





LA FORCE DE L'ÉCHANGE

En pleine séquence électorale, au lendemain des élections européennes et de l'annonce de la dissolution de l'Assemblée nationale, le Forum Mer-Loire & Connexions est tombé à point nommé. Jamais la démarche de construire ensemble, dans le dialogue, le respect et la convivialité, n'a été aussi nécessaire. Dans le cadre étonnant et imposant de la Base sous-marine, les rencontres et échanges sont allés bon train pour ouvrir une perspective dans une période semée d'incertitudes. 📍



NOUS AVONS BESOIN DE NOUVELLES INFRASTRUCTURES

Notre ville va plutôt bien au sein d'une agglomération, un département et une région des Pays de la Loire qui sont prospères. Nos efforts se conjuguent parce que nous avons considéré avec Christelle Morançais qui préside le Conseil de surveillance, Philippe Grosvallet, alors président du département, et Johanna Rolland, maire de Nantes, que l'échelle pour piloter ce port doit être la région des Pays de la Loire. Nous le faisons au-delà des appartenances politiques à partir du moment où elles se situent dans le cadre républicain.

Toutefois, j'ai une préoccupation : celle de notre responsabilité majeure à l'égard de la souveraineté énergétique. Les décrets d'application ne sont pas signés sur l'éolien offshore et nous savons que si le RN arrive aux manettes, l'éolien, c'est fini ! Au-delà des propos incantatoires sur la facture énergétique, l'environnement, le mix énergétique, nous avons besoin de lisibilité.

Il faut être clair également sur la notion d'infrastructure : si ce port fonctionne, c'est parce que nos ancêtres ont su concevoir des infrastructures portuaires. Aujourd'hui, la moindre réflexion prospective, le moindre projet d'une route ou d'un quai génèrent des oppositions. Et j'ai bien peur que notre génération se comporte en héritière bourgeoise de ces installations. Nous avons besoin de nouvelles infrastructures portuaires pour être

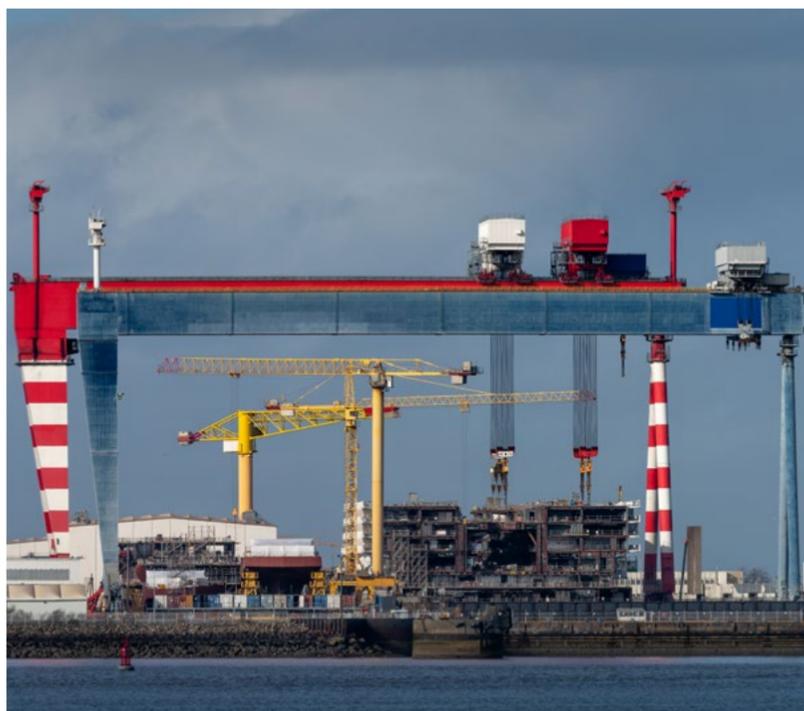


DAVID SAMZUN,
maire de Saint-Nazaire, président de Saint-Nazaire Agglomération / La Carène et vice-président du Conseil de surveillance du Grand port maritime de Nantes Saint-Nazaire

en responsabilité face aux enjeux environnementaux, économiques et sociaux, avec de l'emploi et de l'attractivité à la clé.

Je suis ravi de ce type de réunion et des débats qui s'y tiennent qui permettent d'aborder ces sujets avec sérénité et détermination. Je vous souhaite un bon Forum. 🍷

« Ce port fonctionne parce que nos ancêtres ont su concevoir des infrastructures. »



PAS DE DÉVELOPPEMENT SANS LOGEMENT ACCESSIBLE À TOUS

Je suis ravi de représenter le président du Conseil départemental Michel Ménard au 2^e Forum Mer-Loire & Connexions. Après Nantes l'an passé, Saint-Nazaire accueille ce nouveau temps d'échanges et de débats. Évidemment, lorsque nous sommes à Saint-Nazaire, les questions industrielles et portuaires prennent sens. Le ferroviaire a fait l'objet d'un investissement majeur, avec les travaux pour le contournement de la raffinerie de Donges afin d'assurer un avenir à notre industrie et à notre zone industrialo-portuaire. De même, nous préparons des infrastructures XXL pour la transition énergétique, pour la souveraineté industrielle et également en matière de défense.

Notre département est particulièrement attractif démographiquement, au regard de ses dynamiques économiques, mais aussi de son climat, de sa qualité de vie, de la diversité de ses pôles de formation et, plus largement, des services. Chaque année, nous comptons 1 700 nouveaux habitants, ce qui représente la croissance démographique la plus importante en France. Cette attractivité démographique est une chance, mais elle doit être accompagnée. Il nous faut penser l'aménagement du territoire pour qu'il puisse bénéficier au développement industriel mais aussi aux habitants, tout en préservant les espaces naturels et agricoles.



JEAN-LUC SÉCHET,
vice-président du Conseil départemental de Loire-Atlantique à l'agriculture, mer & littoral, voies navigables et ports

L'habitat est un levier essentiel : les acteurs économiques identifient le logement comme principal frein à l'emploi et au développement des entreprises. Un territoire ne peut se développer sans logement et surtout sans logement accessible à tous. Le Conseil départemental n'a pas directement la main sur la production de logements mais il joue un rôle d'accompagnement des communes et des intercommunalités via son partenariat de longue date avec le bailleur social Habitat 44. Il joue également un rôle important aux côtés d'Actions logement, notamment dans la production de logements en location-accession, pour accompagner les salariés dans leur parcours résidentiel. L'enjeu aujourd'hui, c'est d'identifier des solutions pour nos territoires mais surtout pour les femmes et les hommes qui travaillent dans nos industries, dans nos entreprises afin qu'ils trouvent un logement adapté à leur situation, à leur revenu, mais aussi à leurs aspirations.

Le développement économique et industriel se fait et se fera avec des femmes et des hommes qui peuvent prétendre à vivre là où ils travaillent. La force de ces temps de rencontres et la force de ce territoire, c'est de penser et agir collectivement, acteurs privés et publics, pour relever le défi du logement ! 🍷

« Chaque année nous comptons 1700 nouveaux habitants, ce qui représente la croissance démographique la plus importante en France. »

PARLER DU PORT, C'EST PARLER DU TERRITOIRE

Ce type de moment de travail est précieux parce qu'il nous faut tenir les murs de la maison commune que nous nommons République. Cette République, nous l'avons tous en partage à notre niveau de responsabilité, que l'on soit dirigeant d'entreprise, syndicaliste ou élu.

Pour y parvenir, nous avons besoin de faire de la politique au sens où nous l'entendons : penser le temps long, rechercher l'intérêt général, la concertation plus que les coups de menton. Ce qui nous rassemble aujourd'hui est de toute première importance, puisqu'il s'agit d'emplois. Le port c'est près de 3 000 emplois sur notre territoire. Parler d'emploi, c'est parler du travail et de sa rémunération. C'est parler des mobilités, des lieux de production qui se sont éloignés des lieux de vie et de logement.

Parler du port, c'est parler de notre territoire. Il est inscrit dans sa région et dans son département. Il est assis sur la coopération solide des métropoles nantaise et nazairienne. Il pose des enjeux de souveraineté économique de souveraineté industrielle. Nous devons considérer le port comme un formidable outil au service de notre économie pour répondre aux enjeux de notre temps : transition énergétique, mobilités, souveraineté économique et industrielle. On parle beaucoup de réindustrialisation. Encore faut-il que chacune et chacun défende nos infrastructures quand elles en ont besoin.

Le port est un outil prioritaire, un outil d'aménagement du territoire, comme on le voit avec les projets de



AYMERIC SEASSAU,
adjoint à la maire de Nantes
et membre du conseil métropolitain
de Nantes-Métropole

barging, de circulation des marchandises sur les plans maritime et fluvial ou avec les projets fonciers. C'est pourquoi la métropole nantaise est attachée au partenariat avec le port et à la vitalité de ses entreprises. Permettez-moi pour finir de citer la grande figure tutélaire de Jules Verne qui nous invitait au voyage et à l'audace : « *il est cette circonstance que je suis né à Nantes dans le mouvement d'une grande ville de commerce* ». Je crois que notre avenir est inscrit dans ces quelques mots et qu'ils permettront probablement de convoquer un imaginaire susceptible de conjurer les mauvais vents qui soufflent sur le pays. »

« Le port est un outil prioritaire d'aménagement du territoire. »



RÉDUIRE LE BILAN CARBONE EN DÉVELOPPANT L'ACTIVITÉ

Je voudrais dire que la région est très attentive au Grand port, à son développement, à tous les projets et réflexions menés pour assurer son avenir. Les enjeux de la décarbonation sont essentiels. On a tendance à décrire les activités économiques par leur bilan carbone. Pour moi, l'enjeu c'est de savoir comment on réduit le bilan carbone tout en développant les activités et non de réduire les activités pour diminuer le bilan carbone ! La décarbonation doit être une opportunité, et ça va être l'objet des échanges de cet après-midi.

Il y a un autre mot qui n'a pas été prononcé, c'est celui de la compétition que se livrent les territoires, les ports, les différentes routes commerciales et logistiques. Nous devons prendre notre part pour développer la



ROCH BRANCOUR,
Vice-président du Conseil régional
Président de la commission
Infrastructures, transports
et mobilités durables

position de notre territoire dans cette compétition. C'est dans cet état d'esprit que la région vous accompagne et accompagne le port. Car l'aménagement du territoire, ce n'est pas simplement de développer l'habitat ou les pistes cyclables, c'est aussi développer les infrastructures pour donner les moyens aux activités économiques de s'accroître. Nous détaillerons dans nos débats tous les sujets sur lesquels il faut investir : interfaces entre les différents réseaux ferrés, plateformes multimodales... »

« Nous devons prendre notre part pour développer notre position dans cette compétition entre territoires. »

#missionwater



Porter plus loin une ressource essentielle

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

Pour gagner en efficacité et en performance dans votre gestion de l'eau, Cise TP, filiale du groupe Saur, vous accompagne sur l'ensemble de vos travaux liés à l'eau avec une gamme complète de solutions, et de services pour l'extension et la réhabilitation de réseaux d'eau potable ou d'assainissement.

Pour vos infrastructures d'eau potable comme pour les réseaux d'eaux usées, nous innovons pour économiser l'eau et améliorer durablement la performance de votre patrimoine.

www.cisntp.com



LA TRANSITION, QUELLE ÉNERGIE !

Parcs éoliens, hydrogène, nouveaux combustibles ou encore capture et stockage de CO₂... Depuis dix ans, Saint-Nazaire se positionne comme le port de la transition énergétique. Quels investissements sont nécessaires et quels défis sont à surmonter pour sortir de la dépendance aux énergies fossiles ?



Je sollicite Pascal Fréneau pour nous donner quelques pistes sur les projets du Grand port maritime en matière de décarbonation. C'est un sujet qui lui tient à cœur et je vais lui demander de tracer cette perspective du port à l'horizon 2040-2050 afin de mesurer le chemin qui nous reste à parcourir.

Pascal Fréneau, directeur adjoint du Grand port maritime de Nantes Saint-Nazaire
Effectivement, le port de Saint-Nazaire est encore largement dépendant des énergies fossiles qui constituent 70 % des trafics du port. Nous commençons à nous préparer à

une période où, probablement, il y aura moins de pétrole, de gaz naturel et très certainement moins de charbon. Notre port se doit d'évoluer pour répondre aux défis environnementaux. Depuis 2006, nous avons amorcé une transition écologique avec la création de commissions économiques et environnementales. Le port est d'abord au service d'un territoire : il ne doit pas seulement se développer pour lui, mais il doit servir les acteurs qui sont concernés. Sur le plan environnemental, nous commençons à comprendre qu'il fallait apporter des inflexions en prenant en compte toute la dimension environnementale et les avis des



« Nous avons adopté un projet stratégique avec l'ambition de devenir un port de référence pour la transition énergétique et écologique. »

PASCAL FRÉNEAU

citoyens. En 2015, nous avons adopté un projet stratégique avec l'ambition de devenir un port de référence pour la transition énergétique et écologique.

Nous avons conduit plusieurs projets emblématiques : la première centrale photovoltaïque à Cheviré, la conversion d'une drague au gaz naturel liquéfié (GNL) et la mise en place d'un plan de gestion des espaces naturels. Nous nous engageons à devenir un port de référence en matière de transition énergétique et avons identifié trois leviers de croissance : l'éolien offshore, la valorisation des terrains portuaires pour des activités industrielles et logistiques, et le développement de services logistiques pour les entreprises de l'hinterland.

Je suis fier de la réussite du parc éolien en mer de Saint-Nazaire. Malgré les défis, nous avons réussi à installer le champ avant la date prévue. Nous avons également avancé sur d'autres dossiers comme le projet Éole, qui prévoit l'installation de grandes structures flottantes. En 2023, nous avons décidé d'implanter une unité de production industrielle d'hydrogène, ce qui montre notre engagement vers de nouvelles énergies.

Le port de Saint-Nazaire veut également jouer un rôle clé dans la capture et le stockage du CO₂. Nous travaillons sur plusieurs projets en ce sens, avec des acteurs, comme Hervé Rivoalen (EDF), qui portent des projets très prometteurs. Il est essentiel de diversifier nos activités et de réduire notre empreinte carbone pour atteindre nos objectifs de neutralité carbone d'ici 2050.

Pascal Vialard, président de l'Union maritime Nantes ports

L'Union maritime Nantes ports regroupe la majeure partie des entreprises actives sur le port, des petites entreprises aux Chantiers de l'Atlantique. La transition écologique est un défi majeur, mais il faut aussi préserver l'existant. Nous devons trouver un équilibre entre les projets de long terme et les besoins actuels. Cependant, nous devons aussi faire face à des défis fonciers, car les terrains disponibles sont limités et



« Nous devons trouver un équilibre entre les projets de long terme et les besoins actuels. »

PASCAL VIALARD

doivent être utilisés judicieusement : le port, c'est 1400 hectares, mais tous ne sont pas exploitables. Il faut une vision partagée à long terme et nous en sommes capables. Ainsi, nous avons lancé la marque Opportunity pour fédérer les énergies publiques et privées sous une bannière commune. Cela montre notre capacité à unir nos forces pour promouvoir l'activité économique de la région. Les entreprises s'adaptent à ces transformations, mais il est crucial de conforter les activités existantes tout en intégrant de nouveaux projets. Nous devons également veiller à ce que les choix fonciers et les priorités du port soient en adéquation avec les besoins des entreprises. Nous avons des atouts, mais ne pensons pas que nous sommes les plus forts : il y a de la concurrence entre les places portuaires !

Matthieu Haubois et Alice Bachelet, syndicalistes de la CFE-CGC, General Electric

Nous sommes syndicalistes chez General Electric. Nous sommes fiers d'avoir contribué à la construction de ce fabuleux parc éolien. Moi, j'étais responsable qualité du projet, donc je me considère comme membre de cœur de ce projet. Ce qui nous amène à témoigner aujourd'hui, c'est que notre carnet de commandes s'arrête en 2026 et nous n'avons pas de perspectives pour 2027. Il faut trouver un moyen d'acquiescer de la charge avec des nouveaux projets. Nous craignons que GE ne tienne pas les engagements pris au moment du rachat de la branche énergie d'Alstom. Nous craignons qu'ils quittent la France et l'Europe pour se concentrer sur le marché américain. Ils prévoient déjà de construire une



David Samzun, maire de Saint-Nazaire, président de Saint-Nazaire Agglomération / La Carène et vice-président du Conseil de surveillance du Grand port maritime de Nantes Saint-Nazaire

Je vais tenter de répondre à votre interpellation, car nous regardons avec attention votre situation. Je combats fermement l'idée que nous devrions ralentir notre développement économique sous prétexte que nous connaissons une situation de plein-emploi. Ici, à Saint-Nazaire, nous avons vu des cycles économiques divers et variés. Quand mon prédécesseur, Joël Batteux, est arrivé à la mairie, le taux de chômage était de 23 %. Depuis que je suis maire – et je précise que je ne commande pas de bateau, de sous-station électrique, de porte-avions, ni de moteur –, nous n'avons jamais eu à gérer des plans sociaux massifs.

Il y a un sujet très politique. Nous avons fait le choix d'investir dans l'éolien, posé en mer ou flottant. Il faut que la vision politique, le bon de commande et la planification s'articulent pour que ces entreprises et cette filière industrielle se consolident. La question c'est : comment on conserve, comment on protège, comment on développe la filière de l'éolien ?

Personnellement, j'en ai assez de ceux qui critiquent constamment le mix énergétique et les éoliennes, en argumentant qu'il faut arrêter de créer des infrastructures sous prétexte qu'elles peuvent gêner tel ou tel endroit. Il est impératif de protéger votre activité et de lui donner de la visibilité. Malheureusement, je crains que la situation politique du pays, si le RN venait à prendre les commandes, ne soit pas favorable à l'éolien puisque les élus de cette formation envisagent de démonter les éoliennes.

Philippe Grosvalet, sénateur de Loire-Atlantique

C'est un moment singulier de l'histoire. La question n'est pas d'être partisan, mais le lien entre les choix politiques et les répercussions économiques est évident. En 2010, j'ai conduit la première délégation au

Danemark, en amont du choix d'implantation des parcs éoliens par le président Sarkozy. Là-bas, ils fabriquaient déjà les éoliennes à la chaîne ! Quand on a posé la question de l'élément déclencheur d'une telle politique, on nous a répondu unanimement : c'est une décision politique. Le jour où votre président de la République signera, ça partira. C'est ce qui s'est fait. Jacques Auxiette, président de la région, a embrayé, le monde économique s'est lancé et c'est ainsi qu'on a inauguré il y a quelque temps une sous-station électrique.

Mais attention, dans le domaine de la transition énergétique – dans celui de l'éolien, comme dans celui du photovoltaïque où l'on ferme les usines créées en France –, si on ne met pas en place des mesures de protection à l'échelle européenne, les Chinois vont arriver et les éoliennes que nous pourrions installer demain seraient fabriquées en Chine !

Dans un autre domaine, comme celui de l'usine Yara, qui est en train de mettre en place un plan social –, on pourrait être dans



« Lorsque l'on n'est pas maître des capitaux, comme c'est le cas pour GE, ce sont les fonds de pension américains ou norvégiens qui décident à l'autre bout du monde, et nous, nous subissons. »

PHILIPPE GROSVALET

la transition agricole avec un projet des salariés qui a été retoqué –, on mesure que lorsque l'on n'est pas maître des capitaux, comme c'est le cas pour GE, ce sont les fonds de pension américains ou norvégiens qui décident à l'autre bout du monde, et nous, nous subissons.

Dernier sujet : Écocombust à la centrale de Cordemais. C'est un projet important et intelligent dans le cadre de la transition écologique. Je suis très inquiet, car j'ai rencontré

...

... nouvelle usine aux États-Unis. À partir de mars 2024, il y a eu des suppressions d'emplois au niveau des intérimaires et chez nos prestataires, 500 à 600 postes. Nous craignons aujourd'hui pour les 800 CDI du centre d'expertise de Nantes et de l'usine de Saint-Nazaire, ainsi que pour tout l'écosystème local que l'on fait vivre avec Néopolia. Nous redoutons également la perte de notre expertise, car on ne devient pas spécialistes de l'installation d'éoliennes du jour au lendemain.



« Comment on conserve, protège et développe la filière de l'éolien ? »

DAVID SAMZUN





« Anticiper les évolutions, ce n'est pas liquider ce qui existe aujourd'hui. Il y a des industries structurantes sur le territoire, comme le terminal méthanier, les chantiers navals ou Total... Tout ça doit être préservé. »

GILLES BONTEMPS

••• à Paris les dirigeants de Paprec. On a des industriels qui s'engagent et on a EDF qui freine des quatre fers. Nous avons des sujets sur notre territoire qui méritent qu'on se mobilise, toutes forces confondues. Avec le sénateur communiste Fabien Gay, qui est venu à Cordemais, nous avons convaincu la présidente de la commission des affaires économiques au Sénat, Dominique Estrosi-Sassone, de faire front commun pour dé-

fendre auprès de l'État ce beau projet d'Écocombust. Lorsqu'on se mobilise sur ce territoire, on arrive à faire de belles choses!

Gilles Bontemps, membre du Conseil de surveillance du Grand port maritime de Nantes Saint-Nazaire

J'irai dans le même sens que Pascal Vialard, c'est-à-dire : anticiper les évolutions, ce n'est pas liquider ce qui existe aujourd'hui. C'est très important, car il y a des industries structurantes sur le territoire, comme le terminal méthanier, les chantiers navals ou Total... Tout ça doit être préservé. Dire que nous sommes pour une évolution écologique doit nous permettre d'anticiper ce qui va se passer après, mais cela ne signifie pas fermer ces entreprises pour faire autre chose. Si l'on a cette approche, on donne un grand coup de canif dans le tissu industriel du territoire. La transition doit être anticipée et l'État doit apporter des éléments de réponse.

Second sujet, quand on affirme que 70 % des richesses du port proviennent des tra-

fics maritimes liés aux énergies fossiles, il ne faut pas oublier que ce sont des recettes pour le port. Et que les 30 % restants ne rapportent pas d'argent, mais permettent de développer le territoire. Vouloir supprimer les 70 %, ce serait immédiatement tirer un trait sur le développement de toutes les filières économiques et industrielles du territoire. C'est pour ça que je partage ce qui a été dit par Pascal Vialard : il faut anticiper, préparer, avancer plus vite, mais sans lâcher la proie pour l'ombre.

Thibaut Guiné, conseiller métropolitain de Nantes Métropole délégué à la logistique urbaine

Je rebondis sur ce que vient de dire Gilles Bontemps. Si l'on veut que l'infrastructure perdure, il faut penser que les 70 % qui proviennent de l'énergie fossile, c'est ce qui rapporte aujourd'hui et conditionne notre capacité à avoir un grand port. Dans le projet du ZIBaC¹ et de la décarbonation du Grand port, il faut accélérer et créer des filières d'emplois, car on va avoir besoin d'ingénieurs, d'ouvriers pour faire de la recherche et mettre en œuvre les solutions du mixte énergétique. Il est important que nous ayons des temps d'échanges comme ce Forum. Ma participation à nos échanges l'an dernier m'a permis d'évoluer. Par exemple, sur le Grand port maritime, j'ai un doute aujourd'hui : est-ce au Grand port de faire de la logistique urbaine ? Est-ce que je vais demander à faire du picking à des dockers alors qu'ils ont un savoir-faire bien plus intéressant pour traiter du flux plutôt industriel. Cette expertise, il faut qu'on la protège. Et quand on entend que « les dockers, c'est dépassé », on ne peut pas lais-



ser passer, car sans leur savoir-faire, on ne pourra développer demain du flux décarboné pour desservir des grands chantiers ou faire du développement industriel. Il faut qu'on assume politiquement ce débat. On entend dire que le Grand port pollue. Bien sûr qu'il a un bilan carbone, mais si on le compare aux infrastructures routières et aux flux de camions, on va préférer la voie maritime et fluviale.

Francis Bertolotti, ancien président du Conseil de surveillance du Grand port maritime de Nantes Saint-Nazaire

J'ai eu la chance de présider le Conseil de surveillance pendant une dizaine d'années. •••



« Il faut accélérer et créer des filières d'emplois, car on va avoir besoin d'ingénieurs, d'ouvriers pour faire de la recherche et mettre en œuvre les solutions du mixte énergétique. »

THIBAUT GUINÉ



... Je vais redire ce qui a été dit, d'une autre façon, en posant l'équation du port, tout simplement. Le port a deux vocations : c'est un aménageur territorial et c'est une entreprise marchande. L'aménagement territorial ne génère pas de recettes. En tout cas, pas de recettes significatives qui permettent de venir au secours de la vocation marchande du Grand port avec des frais fixes incompressibles. C'est pourquoi il faut générer des recettes variables, en l'occurrence les 70 % qu'on a évoqués, qui sont là pour équilibrer une part des frais fixes du port.

Pascal Vialard, président de l'Union maritime Nantes ports

Je reprends la parole juste pour insister sur un aspect de la réindustrialisation qui est l'acceptation sociétale. Politiques, entreprises, établissements publics... Nous avons un gros travail de pédagogie à faire. On sait que tout le monde est pour les éoliennes, mais pas à côté de chez soi. Et pour les usines, c'est la même chose. Autre point, la question des démarches administratives. Les Vendéens du groupe Piveteau viennent de construire une usine au Brésil et il s'est écoulé seulement 18 mois entre l'idée et la première production ! Il ne faut pas se cacher : nous avons un souci sur ces deux aspects.

David Samzun, maire de Saint-Nazaire, président de Saint-Nazaire Agglomération / La Carène et vice-président du Conseil de surveillance du Grand port maritime de Nantes Saint-Nazaire

Je suis peut-être l'un des premiers de cette région des Pays de la Loire à monter au créneau sur le ZAN². On nous traite de bâtisseurs, d'anti-écologues, de tout ce qu'on veut. Je suis convaincu qu'il nous faudra du foncier pour répondre à la transition énergétique. Pour pouvoir préparer l'avenir au service de la transition énergétique, une entreprise ne va pas arrêter son activité du jour au lendemain et mettre des hommes et des femmes au chômage pendant 3 ou 4 ans avant de les rappeler. Donc, il faudra bien, ce que j'appelle moi, des jeux de foncier, de chaises musicales pour pouvoir accueillir l'entreprise qui répondra aux nouveaux marchés et aux enjeux énergétiques. ♥

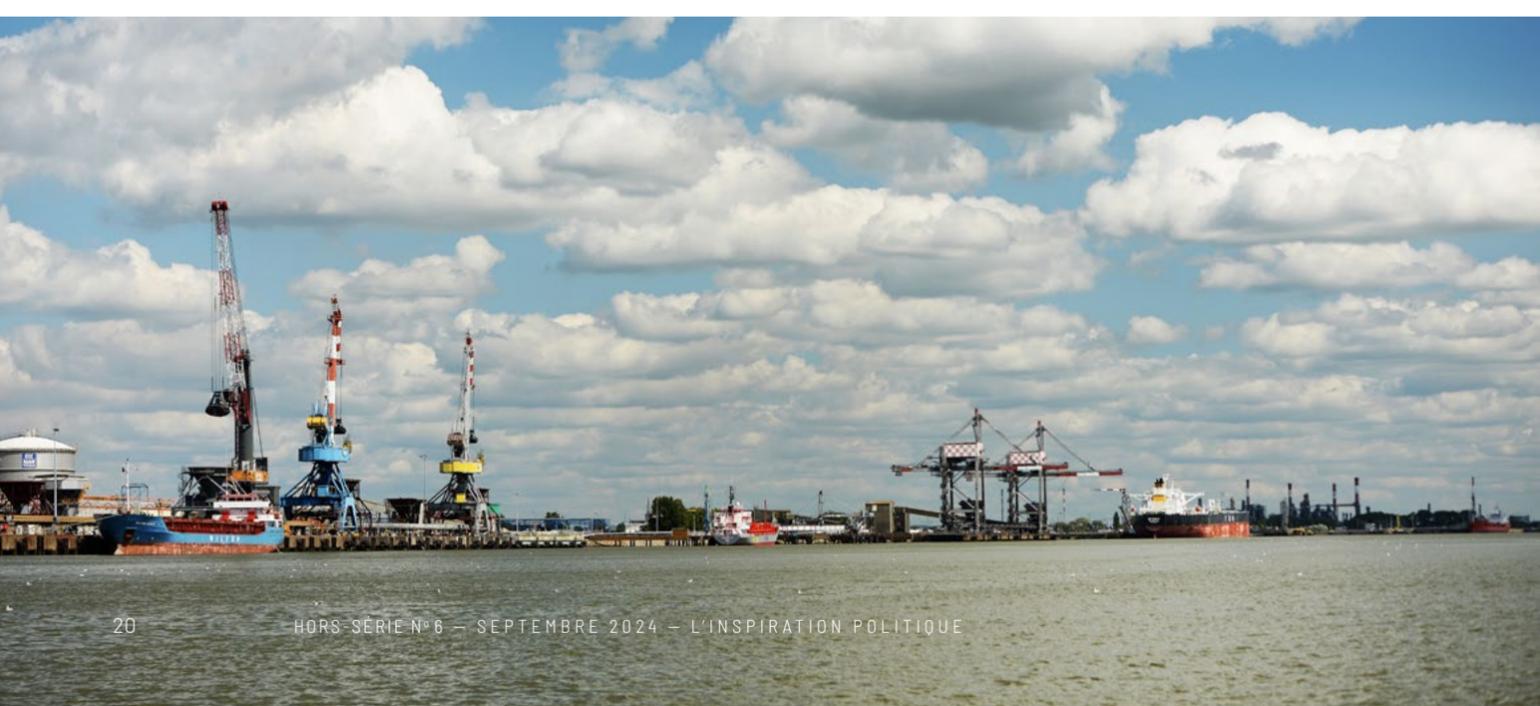
Débat animé par Bruno Lafosse

1. Zone Industrielle Bas Carbone (ZIBaC). En juillet 2023, le territoire Loire Estuaire était désigné lauréat de l'appel à projets Zone Industrielle Bas Carbone (ZIBaC), porté par l'ADEME dans le cadre du programme « France 2030 ». L'objectif est de réduire de 50 % les émissions sur la zone d'ici 2030 et atteindre la neutralité carbone en 2050.
2. L'objectif ZAN consiste à limiter toute extension de l'artificialisation d'ici 2050. Cela implique que des aménagements des espaces agricoles, naturels ou forestiers seront encore possibles, mais conditionnés à une renaturation à proportion égale d'espaces artificialisés sur le territoire concerné.

ENTRE NOS EAUX USÉES & UN MILIEU NATUREL PROTÉGÉ ILYA



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](https://www.suez.com/ilyasuez)





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'Échanges 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

Une ingénierie indépendante et multidisciplinaire

Mobilité - Eau - Énergie - Bâtiment - Industrie



© Reichen et Robert & Associés

© Alfred Peter Paysagiste Urbaniste

Consulting
Études & schémas directeurs
Management de projet
Maîtrise d'œuvre
Gestion patrimoniale
Marchés globaux



8900
collaborateurs

55
implantations en France

Une présence dans
+ de 40 pays



DÉVELOPPEMENT DE L'HINTERLAND : L'ÂGE DU FER

Pour s'affirmer comme le grand port de l'ouest et du centre de la France jusqu'à Lyon, le port de Nantes Saint-Nazaire doit étendre son hinterland. S'il ne peut compter sur le fleuve que jusqu'à Nantes, c'est donc sur le fer que doit prendre appui le développement du port, à l'heure où la route affiche ses limites.

La crise du secteur routier se double d'enjeux de décarbonation pour les entreprises et d'une demande de plus en plus forte de logistique plus verte. Quel rôle peut jouer le ferroviaire ? Comment développer le recours au transport ferré, y compris auprès des PME qui représentent aussi un élément structurant du tissu industriel ? Quelles sont les offres et les solutions proposées par la SNCF ? Comment peut-on gagner de nouveaux trafics ?

Pour y parvenir, les questions d'investissement et d'infrastructures sont déterminantes. Parlons de la télécommande du Priory pour rentrer tout de suite dans le vif du sujet.

— Roch Brancour, on en est où sur ce projet inscrit à hauteur de 5 millions d'euros et qui permettra de relier le réseau ferroviaire du port au réseau ferroviaire de la SNCF ?

Roch Brancour, vice-président du Conseil régional des Pays de la Loire et d'Angers Loire Métropole / adjoint au maire d'Angers

C'est un bon sujet pour démarrer les discussions sur l'arrière-pays, sur l'amélioration de la qualité de service et sur la flexibilité des flux entre le port et son arrière-pays. Le sujet est désormais inscrit officiellement dans la programmation qui réunit les acteurs principaux : l'État, la région et SNCF Réseau. Dans le Contrat de plan État-Région, il y a une affectation des crédits macro ; maintenant, nous allons cibler et travailler là-dessus tous ensemble. Une réunion technique, à l'initiative de SNCF



« Nous avons plusieurs projets de transports combinés sur lesquels des acteurs privés et publics travaillent dans les agglomérations de Laval et d'Angers. »

ROCH BRANCOUR

Réseau, est programmée dès la rentrée, en septembre. On va tout de suite discuter notamment des modalités de financement de ce projet pour qu'on le lance le plus rapidement possible.

Il y a aussi le sujet des plateformes de transports combinés. Nous avons plusieurs projets sur la région qui se font jour, sur lesquels des acteurs privés et publics travaillent dans les agglomérations de Laval et d'Angers. Pour faire simple, le transport combiné, ce sont des plateformes sur lesquelles vous pouvez arriver en camion et repartir en train et vice-versa. Du côté de la région, nous sommes prêts à soutenir ce type de projet, mais seulement si des acteurs privés s'impliquent, y compris financièrement avec une prise de risque. Et c'est le cas dans ces projets-là.

Il faut d'entrée de jeu travailler le lien entre ces plateformes et le port. Et ensuite, organiser l'implantation de ces plateformes pour qu'elles disposent d'une zone de charlandise intéressante.

Sur les sujets plus anciens, nous continuons d'être mobilisés. C'est notamment le cas sur la VFCEA pour s'assurer de l'électrification de l'ensemble du parcours vers le couloir rhodanien.

— En quoi la question du fret est-elle déterminante pour positionner le port par rapport à ses concurrents ?

Paul Tourret, directeur de l'Institut supérieur d'économie maritime (Isemar)

On a un peu oublié que les ports sont naturellement des ports maritimes, mais que ce sont surtout des ports ferroviaires. Ça l'a toujours été. Regardez les photos anciennes sur le quai de la Fosse, vous verrez qu'il y avait des trains. Encore aujourd'hui, de nombreux ports en Europe sont très bien connectés. Je ne dis pas qu'il n'y a pas de ferroviaire ici. Nous avons des trains de céréales à moins d'un kilomètre et demi d'ici. Effectivement, nous avons des trains de carburant qui passent sous notre fameux tunnel ferroviaire nantais. Mais c'est vrai qu'on a une vraie lacune. On vient de parler du combiné : nous sommes la seule région



de France, à Nantes, à ne pas avoir de service combiné.

Sur les voitures neuves, on n'en a quasiment jamais eu. Je vous rappelle qu'on a des grands opérateurs de ferroviaire automobile en France qui ont connecté Le Havre, et cætera. Notre terminal auto n'était peut-être pas à la hauteur, mais maintenant qu'il prend de l'épaisseur, c'est un dossier qui peut revenir.

Sur la conteneurisation, on est le seul port de conteneurs de France à ne pas avoir un service ferroviaire. Maintenant, on a le sujet des autoroutes ferroviaires dont le principe est de faire passer des camions sur des remorques par le ferroviaire. Calais, Sète et Marseille, en test, ont développé cette offre. Brittany Ferries va le faire entre Bayonne et Cherbourg. Si on veut être un port de nouvelle génération, il va falloir qu'on se pose des questions. Est-ce qu'il faut avoir un terminal rétro portuaire à 5 km avec du brouetage ? Est-ce qu'il faut le faire sur notre port ? On peut également avoir des questions de volume sur le conteneur, on peut



« Si les ports sont naturellement des ports maritimes, ce sont surtout des ports ferroviaires. »

PAUL TOURRET

avoir des questions sur l'avenir de l'automobile, des questions sur l'avenir du roulier... En tout cas, pour nous, devenir un port ferroviaire est un challenge. Nous avons des acteurs disponibles et motivés : l'acteur historique qu'est la SNCF, des acteurs nouveaux à l'image du groupe Charles André avec ses différentes filières. On a un vrai challenge. Il va bien falloir qu'on décarbone l'autoroute, malgré nos Bonnets rouges et nos Gilets jaunes. Nous avons une vraie question de la décarbonation de nos deux modes de transport dans le Grand Ouest, celle du maritime et celle du routier. Il va falloir trouver des solutions ferroviaires.

Nous sommes nombreux à être partisans



énergétique, business, etc.) et le ferroviaire qui offre la meilleure connexion avec l'hinterland.

– Voilà une belle introduction pour stimuler notre réflexion. Roch Brancour, je vous voyais réagir...

Roch Brancour, vice-président du Conseil régional des Pays de la Loire et d'Angers Loire Métropole / adjoint au maire d'Angers

Je voulais rebondir pour dire que, du côté des pouvoirs publics, des collectivités, de l'État ou de SNCF Réseau, ce dont nous avons besoin, ce sont des projets et non d'attendre que l'on commence par l'infrastructure. Il faut que les besoins tirent l'infrastructure : ensuite, on se mettra ensemble, on travaillera, on trouvera. En revanche, il faut que ça parte du port et des acteurs économiques pour que l'on identifie ensuite où cela a du sens d'investir. L'intervention de Paul Turret a le mérite de mettre l'accent sur les opportunités, les choses à faire qui justifient de l'investissement public.

– François Dumont, président de l'agglomération de Vierzon, pouvez-vous nous parler de l'expérience du port sec ? Comment êtes-vous parvenu à imaginer un tel projet de port sec, en lien avec le port du Havre et non avec le port de Nantes Saint-Nazaire. Et d'ailleurs pourquoi ?

François Dumont, président de la communauté de communes de Vierzon-Sologne-Berry

Nous parlions du temps long tout à l'heure : nous avons mis 22 ans pour mettre en place un tel projet de transport combiné à Vierzon avec des partenaires privés. D'abord, il a fallu convaincre l'État, obtenir l'électrification de la ligne Tours-Vierzon et Bourges-Saincaize. Nous savons qu'il reste encore un tronçon à réaliser, notamment en Bourgogne. Nous avons réussi parce que nous avons réussi à convaincre l'Europe – avant même de convaincre l'État français – de réaliser l'électrification de cette ligne.

Aujourd'hui, nous avons un transport combiné qui fonctionne avec trois à quatre trains par semaine en liaison avec Le Havre. Nous travaillons également sur une liaison avec Bordeaux.

Pour réussir un tel projet, il faut de la volonté, et il faut lever les obstacles. Il est difficile de monter des projets dans un pays comme le nôtre. Par exemple, les obstacles administratifs : je suis d'accord pour que l'on puisse contester un projet, parce que c'est la liberté. En revanche, quand le tribunal administratif met 2 ou 3 ans pour statuer, ça pose un problème parce que souvent le porteur abandonne dans ces conditions. Je pense qu'il faut lever ces obstacles. Je vis dans un département où je n'ai pas de problème pour loger les gens parce que nous subissons une baisse démographique. Pourtant, quand on veut mettre en place des infrastructures qui apportent de l'activité économique et qui permettent aux gens de continuer à vivre sur ce territoire, on rencontre les mêmes obstacles que vous avez dans les secteurs qui sont en plein développement. Donc, je pense qu'il faut réfléchir autrement, faute de quoi on aura de graves problèmes pour développer l'économie et l'emploi dans notre pays, notamment la réindustrialisation.

Pascal Fréneau, directeur adjoint du Grand port maritime de Nantes Saint-Nazaire

À travers ce qu'a évoqué Paul Turret précédemment, on voit qu'on peut agir sur l'offre, mais également qu'on peut booster la demande. Dans notre région, il y a de très grandes industries et de grandes entreprises qui sont habituées à des trains complets, pour transporter des céréales, des protéines animales, des voitures. Ils savent ce qu'est un sillou, un tractionnaire, un propriétaire de wagons, ou une offre commerciale... Mais sincèrement, le ferroviaire est un monde à part. Au même titre que le portuaire l'est peut-être aussi.

Dans notre région, en plus de ces grandes industries, il y a des petites entreprises qui ont besoin de matériaux sans date de péremption et qui pourraient utiliser un moyen



« Je ne vois pas comment on fait aujourd'hui pour mettre en place une stratégie sur le ferroviaire sans penser au niveau de l'État. »

THIBAUT GUINÉ

de transport plus lent et, peut-être, plus économique. Seulement, ces entreprises se disent souvent : « le ferroviaire, ce n'est pas pour moi ». Nous avons un effort à faire sur la promotion de l'offre ferroviaire, en montrant qu'elle est accessible finalement autant pour un groupe de 2 000 salariés installé à Angers que pour une PME qui se situe à 50 km d'ici, avec 50 employés.

Je complète en disant que sur le modèle d'une promotion collective réussie avec Opportunity, nous pourrions créer un groupe spécifique avec tous les experts pour voir comment qualifier l'offre ligérienne, comment la rendre attirante, compétitive, si besoin, et comment la vendre.

Thibaut Guiné, conseiller métropolitain de Nantes Métropole délégué à la logistique urbaine, conseiller municipal de Nantes

Je crois en une vieille idéologie qui s'appelle le jacobinisme. En France, c'est un mot qui fait peur. Sauf que je ne vois pas comment on fait aujourd'hui pour mettre en place une stratégie sur le ferroviaire sans penser au niveau de l'État. Nous, collectivités locales, avons un rôle à jouer. Si l'on veut que les entreprises basculent une partie de leur flux vers le train, il faut que ce soit moins cher que la route. Et si vous n'avez pas posé de cadre réglementaire et fixé les mêmes règles pour tout le monde, ça ne marche pas. On peut agir également sur la commande publique. Comment on travaille ensemble pour se dire ce qu'on met dans la commande publique, ce qui nécessite une protection par le cadre réglementaire et comment derrière on protège aussi les entreprises qui font ce choix?

... d'Éole, des grands projets, du nouveau quai de Saint-Nazaire, de faire des choses au niveau des terminaux. Mais on ne peut pas se permettre de rater la révolution ferroviaire. Allez voir ce qui se fait à Barcelone, à Marseille... Il y a quand même beaucoup de choses à faire sur le ferroviaire et c'est l'intérêt de ce type de débat de se poser la question : comment on peut articuler notre maritimité, notre passage portuaire avec tout ce que nous avons évoqué (transition



« Il est difficile de monter des projets dans un pays comme le nôtre et de surmonter les obstacles administratifs. »

FRANÇOIS DUMONT



Engagés dans la décarbonation des transports

Contribuer au report modal dans le respect de l'intégration environnementale des infrastructures portuaires et ferroviaires.

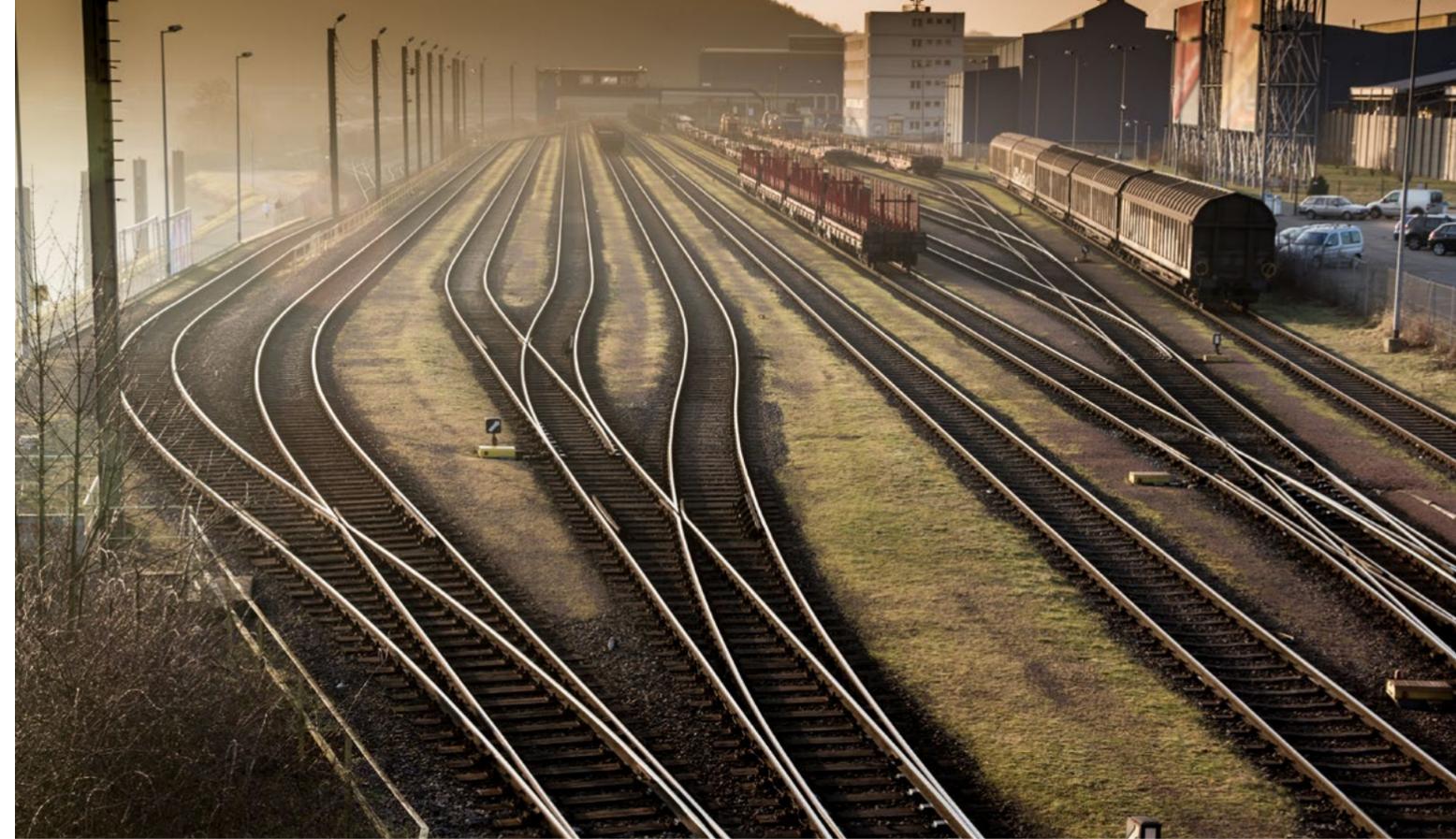
Sce accompagne les acteurs publics et privés dans leurs projets d'aménagements portuaires :

- 
Ouvrages maritimes
- 
Infrastructures
- 
Environnement et biodiversité
- 
Urbanisme et paysage
- 
Energie

C'est cette ambition qui guide notre approche en ingénierie et conseil.

 sce.fr  


SCE
Aménagement & environnement



« Nous proposons encore un service de wagons isolés et d'acheminement de groupes de wagons partout dans les territoires. »

OLIVIER GEOFFROY

Olivier Geoffroy, chef de projet développement et territoires – délégué Rails Logistics Europe Nouvelle-Aquitaine et Occitanie

On est entré dans le sujet du fret ferroviaire à travers un produit qui est très performant : le train du combiné qui irrigue certains grands ports en France. C'est vrai que c'est l'idéal, mais ce n'est pas accessible partout parce qu'il faut les volumes et un opérateur de transport combiné qui accepte de prendre le risque de lancer un train. Comme cela a été dit sur Vierzon, le ticket d'entrée, c'est de faire un minimum de trois à quatre allers-retours par semaine, parce qu'il faut occuper une locomotive toute la semaine. Ce risque économique n'est pas prenable partout. Déjà, il y a de la pédagogie à faire sur ce qui existe en termes de services. Et même si Fret SNCF n'est pas l'unique dépo-

sitaire du fret en France, on a quand même la particularité d'être l'entreprise historique, de représenter encore à peu près la moitié du marché. Et surtout, nous proposons encore un service de wagons isolés et d'acheminement de groupes de wagons partout dans les territoires. C'est notamment le cas sur la zone de Nantes Saint-Nazaire.

Alors, en quoi ça consiste, le wagon isolé ou le groupe de wagons? C'est très simple, on relie des centres, des hubs, des plateformes qui sont situés à 200, 300 km les uns des autres par des allers-retours de trains réguliers qui circulent tous les jours. Ces trains ont une logique multiclients : on ne les dédie jamais à un seul client. Et le ticket d'entrée, c'est de pouvoir remettre un seul wagon. Si l'on zoome sur la zone Nantes Saint-

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



aides peuvent représenter de 10 à 15 % du prix de transport. Et dans certains cas, ça permet de gommer les écarts économiques qu'on peut avoir entre le camion et le ferroviaire.

Sur ces derniers mois, nous avons au moins trois exemples de trafic en France, dont on peut dire que nous avons réussi à les démarrer parce que ces aides économiques ont permis d'atteindre la cible économique du client et ainsi démarrer un nouveau trafic.

Jérôme Kieser, chargé de mission développement multimodal au Grand port maritime de Nantes Saint-Nazaire

Je tenais à vous donner un exemple de wagon isolé mis en place au départ du port de Montoir Saint-Nazaire, avec un client qui a contacté Somaloir pour faire du multimodal. La marchandise vient du port espagnol de Vigo en bateau. Ensuite, elle prend le train pour aller à Saint-Priest dans la région lyonnaise. Le projet a débuté en sep-

tembre 2023 pour un train d'essai en décembre 2023 et le démarrage du trafic en février 2024. C'est donc relativement rapide avec Fret SNCF qui est déjà sur la zone avec des installations existantes, donc investissement zéro. Voilà : le trafic fonctionne, c'est rapide, c'est sur le plan de transport existant, ça prend un petit bout de la VFCEA, même si ce n'est pas la globalité. Nous avons une rotation par semaine.

Sur le port, il y a des entreprises embranchées qui ont des installations ferroviaires propres et nous avons des zones où différentes entreprises peuvent venir charger, ce qu'on appelle des entreprises « raccordées ». Nos installations permettent un large développement du ferroviaire, bien supérieur à ce qui se fait aujourd'hui.

Frédéric Don, responsable transport routier, Somaloir

Notre trafic, c'est du granit que nous remontons d'Espagne. La demande émanait d'un client qui voulait absolument faire du

●●● Nazaire, comment ça se traduit ? Nous disposons de cinq allers-retours par semaine entre Saint-Nazaire et Nantes, dans lesquels on place tous les wagons que les différents chargeurs peuvent nous remettre. Ces trains sont sous-utilisés, donc bienvenue à ceux qui veulent tenter leur chance ! Nous proposons également quatre à sept trains par semaine entre Nantes et Saint-Pierre-des-Corps, qui permettent d'aller plus loin. Et lorsqu'on arrive à Saint-Pierre-des-Corps, une foultitude de trains part ou vers le Nord ou vers le Sud. Finalement, on peut recevoir ou expédier, à partir d'un wagon, un peu partout sur le territoire français.

– Donc je n'ai pas besoin d'être une multinationale pour avoir recours aux wagons isolés ?

Pas du tout ! L'intérêt du système, c'est que vous pouvez commencer de manière modeste et croître au fur et à mesure. Deuxièmement, si vous ne savez pas com-

ment commencer ou quel flux pourrait être éligible au ferroviaire, n'hésitez pas à vous appuyer sur nous. Nous avons créé une direction du développement avec dix personnes dédiées à cette activité pour accompagner les chargeurs qui veulent s'intéresser à des solutions de report modal. Donnez-nous vos idées de flux. Et si vous n'avez pas d'idées, donnez-nous vos datas, c'est-à-dire vos flux entrants et vos flux sortants. Nous signons un accord de confidentialité, nous analysons et nous mettons en évidence vos trafics sur lesquels nous pensons que le ferroviaire peut être pertinent. Nous sommes vraiment sur du sur-mesure dans le cadre d'un plan de transport qui est déjà en place.

Concernant le modèle économique, il faut savoir que, depuis peu, des aides existent, en plus de l'aide à la pince, pour les opérations de report modal vers des wagons conventionnels. Ça dépend du tonnage que vous mettez dans le wagon, de la distance de transport. Mais nous observons que ces



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

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

www.ingerop.fr

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



... multimodal. On ne savait pas faire et nous avons reçu une assistance très positive du Grand port maritime. Fret SNCF a mis ce projet en œuvre avec beaucoup d'enthousiasme pour arriver à une réalisation qui tourne à raison d'une rotation hebdomadaire, avec des coûts d'infrastructure nuls, car il s'agissait de réseaux déjà existants. Au niveau du prix, nous sommes économiquement à égalité avec le transport routier.



« Nous avons reçu une assistance très positive du Grand port maritime et Fret SNCF a mis ce projet en œuvre avec beaucoup d'enthousiasme, pour un coût égal au transport routier. »

FRÉDÉRIC DON

— **Qu'est-ce qui a poussé votre client à vouloir utiliser le rail ?**

C'est l'agglomération lyonnaise qui était en charge de ce dossier et qui voulait du report modal. Sur la relation entre l'Espagne et Lyon, on fait quand même une économie de 80 % de CO₂. Sans parler des économies et des externalités, ce qui est très important. En six mois, ça fonctionne, c'est plutôt bien.

Stéphane Godard, animateur de l'Union internationale des transports, au sein de la CGT pour la région Pays de la Loire

Je suis aussi cheminot depuis 25 ans, j'ai été aiguilleur, notamment dans le triage, à Nantes Chantenay et sur le Grand Blottereau. Donc le fret, je connais. À la CGT, nous portons deux projets : « ensemble pour le fer » et « ensemble pour le fret ». Nous pensons que ce n'est pas juste une affaire de cheminots, mais qu'il faut mettre tout le monde autour de la table : l'État, les politiques, les entreprises, les entrepreneurs, la SNCF et les cheminots.

Nous avons une richesse dans les Pays de

la Loire, avec ce Grand port, avec les infrastructures qui existent, et dont certaines sont malheureusement abandonnées. Il faut qu'on reprenne la main, car nous avons de grands enjeux sociétaux, climatiques et environnementaux.

Il existe des entreprises qui souhaitent faire du fret, sauf qu'elles ne savent pas comment faire. Il faut donc leur expliquer et les accompagner.

Après évidemment, le ferroviaire ne peut pas aller n'importe où, donc il faut miser sur le multimodal sans abandonner nos infrastructures. Nous avons le site de Cheviré, le rail, la Loire, la route... on peut faire quelque chose. C'est une question de choix politiques.

Il faut renverser la situation parce que le fret a été littéralement abandonné et livré à la concurrence, avec du dumping social. Les cheminots veulent faire du fret ferroviaire, ils savent le faire. On a les connaissances, on a tout pour le faire, voilà, on a les moyens pour le faire, donc il faut y croire. En tout cas, la CGT se battra pour ça.

Jean-Michel Bodin, président de l'association Raco (Rhône-Alpes - Centre - Océan)

J'ai été longtemps vice-président de la région Centre-Val de Loire. On nous a expliqué, quand on est arrivé en 1998, avec une ambition forte en matière de politique de transports, que tout ça, c'était difficile, qu'on n'avait pas les moyens financiers... Nous avons refusé de nous laisser bercer et nous avons défini les priorités pour les politiques ferroviaires, notamment dans le domaine du transport.

Il y avait une urgence qu'on a repérée tout de suite : la transversale Nantes-Lyon. Et quand vous expliquez le rôle de cette transversale, on se dit que c'est quand même terrible d'avoir un bijou comme ça pour les transports et les mobilités, pour le développement des territoires, et ne pas s'en servir. On s'est fixé une priorité et des objectifs. Le premier objectif, c'était l'électrification de Tours-Vierzon, que l'on a réalisé en un contrat de plan. Nous avons effectué l'électrification avec un cofinancement de l'Eu-



« Les cheminots veulent faire du fret ferroviaire, ils savent le faire. On a les connaissances, on a tout pour le faire, voilà, on a les moyens pour le faire, donc il faut y croire. »

STÉPHANE GODARD

rope, puis dans un deuxième plan, on a électrifié Bourges-Saincaize. Et nous sommes à 550 km de lignes électrifiées, de la façade atlantique vers le couloir rhodanien. Aujourd'hui, reste posée la question de la connexion avec le couloir rhodanien. Ça vaut pour le fret et ça vaut pour les voyageurs : quand vous faites de l'offre, les usagers sont là et les acteurs économiques également.

Nous avons beaucoup travaillé avec le port, ici à Nantes Saint-Nazaire, même si ça semblait loin de chez nous. Nous avons essayé de montrer qu'un port, c'est un tout, avec



... des équipements, un hinterland et également une ligne de chemin de fer. Tout doit fonctionner ensemble pour assurer un développement pérenne. Pour cela, il faut une vision globale qui n'est plus présente aujourd'hui. Sans revenir à la Datar, on peut regretter l'absence d'un projet global de développement des territoires qui implique les élus, les acteurs économiques et syndicaux.

Frédéric Étève, directeur territorial SNCF Réseau Bretagne - Pays de la Loire

Je vais partager quelques chiffres pour situer la place du transport ferroviaire en Bretagne et en Pays de la Loire. Je prends les deux régions parce que c'est sans doute le bon point de vue. En Bretagne, le fret représente 1,5 % de part modale sur les marchandises. En Pays de la Loire, c'est 4 % pour une moyenne nationale de 9 %. Nous avons donc de la marge !

Nous pouvons faire plus de ferroviaire sans investir des centaines de milliers d'euros, dès aujourd'hui. Nous avons des sillons, des entreprises ferroviaires, des chargeurs... Comme pour les voyageurs, faisons déjà tout ce qu'on peut faire sur nos infrastructures. Après, côté infrastructures, savourons le chemin parcouru : je me souviens de nos échanges l'an passé où planait l'ombre du Priory. Nous n'avions pas de visibilité.



« Aujourd'hui, nous avons un nouveau projet qui nous permet de transporter au retour de nos granulats des déblais de chantier pour remblayer la carrière et on est passé du transport de vrac à du transport de caisses mobiles qui peuvent passer du rail à la route. »

THOMAS DUPUY D'ANGEAC

Alors bien sûr, c'est 5 millions d'euros, mais aujourd'hui, il y a un accord politique qui va être traduit officiellement dans le Contrat de plan État-Région Pays de la Loire sur l'inscription en ferme de la télécommande du Priory.

Nous avons eu un point bas et, désormais, j'ai le sentiment que le rebond est en cours. Le Contrat de plan État-Région Pays de la Loire, c'est 25 millions d'euros fléchés uniquement sur le fret ferroviaire, du jamais vu. En Bretagne, 64 millions et, dans le précédent CPER, c'était 1 million. Il y a donc vraiment une impulsion des pouvoirs publics.

Derniers chiffres, c'est le plan fret avec 4 milliards annoncés d'ici 2030 pour doubler la part modale du fret ferroviaire, donc, d'ici 2030, 18 % grosso modo de part ferroviaire au niveau national.

— Concrètement, ce qui bloque sur la VFCEA, c'est aussi du côté de la Bourgogne. Mais il n'y a pas d'accord institutionnel ?

Thomas Dupuy d'Angeac, président des Carrières de l'Ouest

Aux Carrières de l'Ouest, nous faisons du transport par train depuis 160 ans en Pays de la Loire, au départ de la carrière de Voutré, ancienne carrière qui a alimenté les travaux du baron Haussmann à Paris, dans les années 1870. On a toujours transporté des granulés en train sur des grandes distances parce que c'était depuis le Massif armoricain vers le Bassin parisien, qui est un bassin calcaire.

Tout le monde a envie de faire du fret ferroviaire, mais personne n'a envie d'accueillir le point central de livraison finale qui va être le point de départ de tous les camions qui finiront de transporter les granulats. Aujourd'hui, nous avons un nouveau projet qui nous permet de transporter au retour de nos granulats des déblais de chantier pour remblayer la carrière et on est passé du transport de vrac à du transport de caisses mobiles qui peuvent passer du rail à la route. Sur ces trains, on propose à tous les acteurs locaux de mettre leurs propres

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** ».

... matières, leurs propres caisses, pour les conduire vers nos différents chantiers de transports combinés : Voutré, Le Mans, Trappes et Bonneuil-sur-Marne. Nous cherchons depuis un certain temps déjà une implantation autour de Nantes pour faire le lien, plutôt sur l'hinterland. Nous espérons être bientôt sur le port.

— **Ça fait plus d'un siècle que vous transportez par train. Qu'est-ce qui fait que vous n'avez jamais abandonné ce moyen de transport ?**

Nous avons un partenariat avec SNCF Réseau et la volonté de le faire parce qu'effectivement, c'est un monde à part. Il y a beaucoup d'intervenants, un écosystème à connaître. Il existe des entreprises de conseils dans le ferroviaire, qui permettent un accès simplifié à des carnets d'adresses.

— **Mais finalement pourquoi les univers ferroviaire et portuaire ne se parlent pas ?**

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

Je suis aujourd'hui le directeur régional SNCF Voyageurs, mais j'ai passé une douzaine d'années à la tête du fret sur les marchés agricoles et BTP. Précédemment, j'étais sur la filière agroalimentaire côté logistique industrielle, donc je suis finalement un jeune dans le monde des voyageurs ! Soyons clairs : hélas, nous ne sommes ni sur la rive droite, ni sur la rive gauche du Rhin. Le ferroviaire a besoin de volumes pour fonctionner. Et s'il manque de volume,

« Il y a tout de même une chose qui m'inquiète. C'est l'avenir de Fret SNCF depuis la décision de l'Europe qui reprochait à l'État français d'avoir soutenu indûment Fret SNCF. »

OLIVIER JUBAN

il faut de la distance. Aujourd'hui, un wagon sur deux de notre plan de transport passe une frontière. Et il le passe plutôt dans le monde de la chimie. Qui est prêt à payer 2 000 € ou 3 000 € le wagon ? On n'a pas beaucoup parlé de prix, mais aujourd'hui, le driver du prix, c'est quand même la route. Ça fait des années que je travaille avec les ports. Je pense que nos mondes se connaissent bien. Quand je vois aujourd'hui au Conseil de développement les gens du port de Nantes, ils ne sont pas anti-ferroviaires, loin s'en faut. Le problème, c'est le business, le rendez-vous avec le business. Il faut se parler du prix et de la durée. Il faut que le prix du ferroviaire soit compétitif par rapport au camion, le volume étant l'un des leviers principaux. Alors, parlons de prix et parlons de la facilité pour un chargeur à conserver une ligne de conduite, malgré les variations du marché.

Gilles Bontemps, membre du Conseil de surveillance du Grand port maritime de Nantes Saint-Nazaire

J'ai eu l'occasion de participer, avec Pascal Fréneau et Jérôme Kieser, à une rencontre très productive avec SNCF Réseau, dans la perspective de notre journée d'aujourd'hui. Nous nous sommes aperçus que nos deux mondes connaissent bien l'intérieur de leur entreprise, mais pas forcément comment ça marche chez les autres. En se mettant autour de la même table, on peut débloquer des choses, comme le fait que le port va être candidat autorisé pour réserver des sillons, c'est-à-dire des moments de circulation que l'on peut utiliser ultérieurement. De nombreuses PME du territoire ne savent pas que l'on peut utiliser le train en ne faisant qu'un seul wagon. L'exemple qui a été présenté tout à l'heure par Somaloir prouve que ça peut se faire et avec un coût qui n'est pas supérieur à celui de la route. Reste que la plupart des entreprises et des PME pensent que quand on fait un train, c'est plein de wagons. Or, on a besoin de leur montrer qu'un wagon, ça peut se faire et tout de suite. Je souscris à la proposition de Pascal Fréneau de mettre en place un



groupe de travail efficace sous le pilotage du Grand port, qui permettrait de s'adresser aux entreprises du territoire pour leur expliquer qu'elles peuvent se lancer dans le ferroviaire et que nous sommes prêts à répondre demain.

Ça, c'est du concret, ça fait partie des choses qui bougent.

En outre, SNCF Réseau va entreprendre des travaux au sud de Nantes, vers la gare de Pont-Rousseau, ce qui va permettre à partir de l'été 2024 de faire circuler des convois de 700 mètres de long contre 300 à 350 mètres aujourd'hui. C'est une bonne nouvelle qu'il faut partager pour avancer. Dernière chose : sur la question de la VFCEA, je pense que nous avons besoin de réfléchir, avec l'association Raco, mais aussi les régions Centre-Val de Loire, Pays de la Loire et, pourquoi pas, la CCI. Elles ont déjà travaillé ensemble et je pense qu'il faut qu'on

réfléchisse à monter une interpellation en direction de l'État pour l'obliger à regarder à l'Est et à l'Ouest pour qu'on obtienne l'électrification des 120 km du tronçon Nevers-Chagny sans attendre que la région Bourgogne s'en préoccupe, parce que, pour elle, ce n'est pas une priorité. Avec cette transversale, on a un vrai sujet d'extension de l'hinterland du Grand port. C'est pourquoi il est nécessaire de fédérer tous les acteurs pour obtenir de l'État qu'il investisse dans l'électrification.

Arnaud Blanc, cabinet d'études Robert Claraco multimodal

Depuis un an, nous sommes sollicités principalement par des acteurs privés industriels pour réactiver ou développer leur installation ferroviaire. Aujourd'hui, de nombreux industriels souhaitent redémarrer ou développer le ferroviaire et se

... heurtent à des dispositifs de financement qui ne sont pas renouvelés au niveau européen, notamment pour ce qu'on appelle les restructurations ou créations d'ITE, installations terminales embranchées. C'est un vrai sujet. Il faut savoir que la région Centre-Val de Loire octroie une avance sur les aides y compris travaux et études. On parlait de la nécessité de décisions politiques, en voilà une. Ce financement va permettre de réactiver des ITE sur la région et, potentiellement, de redévelopper des trafics vrac sur le port.

Je reprends l'idée que l'on peut faire avec ce qui existe parce que des connexions peuvent être réalisées sans investissement majeur et aujourd'hui ce qu'il faut, c'est pouvoir accompagner les chargeurs, notamment tout ce qui est PME et petite industrie.

— Est-ce que les entreprises et les types de trafic qui pourraient basculer sur du fret ont été identifiés par le Grand port ?

Pascal Fréneau, directeur adjoint du Grand port maritime de Nantes Saint-Nazaire

Il faut rappeler que le Grand port maritime doit répondre à huit missions définies par le Code des transports. L'une d'elles est la promotion des modes massifiés de transport. Donc, quand on s'engage sur le sujet du ferroviaire, on fait notre job. Nous avons la chance d'avoir un expert du sujet dans notre équipe en la personne de Jérôme Kieser, qui connaît bien le métier, puisqu'il est passé par la SNCF, et qui connaît bien par ailleurs le monde économique du port. Pour avancer, je fais une proposition : nous allons prendre le lead, si vous en êtes d'accord, pour organiser une première réunion (voir ci-contre) et identifier ce que nous pouvons construire sur l'offre de service. Je retiens également ce qu'a évoqué Gilles Bontemps à propos des sillons. Je remercie SNCF Réseau de nous avoir reçus, parce que c'était extrêmement riche et intéressant. Il y a un vrai sujet sur la pré-réservation de sillons. C'est de nature à intéresser bon nombre d'entreprises et d'industriels qui travaillent avec le port. Donc ...

Fret ferroviaire : une première réunion de travail

Suite à la proposition issue de l'édition 2024 du Forum Mer-Loire & Connexions, la première réunion « offre de service fret », à l'initiative du Grand port maritime Nantes Saint-Nazaire, avec des représentants de SNCF, SNCF Réseau, Fret SNCF et du Conseil régional des Pays de la Loire, a eu lieu le 4 septembre 2024. Cette séance de travail a débouché sur des actions en direction d'une série d'entreprises du territoire pour les informer des possibilités d'utiliser les infrastructures et services ferroviaires en sortie ou en direction du port.

concrètement, on prend le lead pour promouvoir cette offre de service et booster la demande. Je pense que nous pouvons gagner les deux ou trois points pour atteindre la moyenne nationale.

— **Olivier Geoffroy, on parle de l'équation entre le coût, le tonnage, la distance. Pour vous, c'est quoi la limite géographique de la desserte?**

Olivier Geoffroy, chef de projet développement et territoires – délégué Rails logistics Europe Nouvelle-Aquitaine et Occitanie

L'idée reçue, c'est de dire que plus il y a de la distance, plus c'est favorable au ferroviaire. C'est globalement vrai, mais ce n'est pas une règle absolue. La question est plutôt de savoir comment on optimise les moyens. Dans une autre région, il y a un flux ferroviaire qui dure depuis 20-25 ans pour des granulats sur 35 km. Ça fonctionne parce qu'il y a trois trains par jour, c'est une même locomotive, les sillons sont performants, donc on arrive à optimiser les moyens fixes. Et comment à un moment, on arrive à s'inscrire dans quelque chose d'existant, par exemple des trains dans lesquels nous avons de la capacité, alors que nous supportons déjà des charges fixes qu'on assume. Il y a la possibilité d'aller proposer des prix intéressants, y compris sur des distances. Si on prend le bassin Nantes Saint-Nazaire, je dirais qu'à partir de Saint-Pierre-des-Corps, c'est pertinent.

On parle beaucoup de transports combinés. Sur notre train, nous mettons des wagons conventionnels, mais on peut aussi mettre des wagons avec des conteneurs maritimes et des caisses mobiles sans avoir besoin de construire un chantier combiné pour ça. On peut très bien imaginer des caisses mises sur un wagon au TGO à Montoir-de-Bretagne, qu'elles circulent dans nos trains avec quatre wagons de sidérurgie et trois wagons d'agro-alimentaire, par exemple, et qu'on les achemine jusqu'à un endroit où l'on peut décharger les caisses. On peut déjà faire du transport combiné à petite échelle, sans attendre qu'il y ait une ligne combinée à proprement parler. Des expérimentations sont possibles.

Jérôme Kieser, chargé de mission développement multimodal au Grand port maritime de Nantes Saint-Nazaire

Une autre expérimentation a été conduite sur notre port, au niveau de Cheviré, avec Green Hoffmann qui a chargé du ciment pour Genève l'année dernière. Voilà, c'est une expérimentation, un wagon avec quatre isotentes de 20 pieds. Donc certaines entreprises tentent.

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

Il y a tout de même une chose qui m'inquiète, que l'on n'a pas évoquée. C'est l'avenir de Fret SNCF depuis la décision de l'Europe qui reprochait à l'État français d'avoir soutenu indûment Fret SNCF. Je ne juge pas ce qu'a dit l'Europe, mais ça veut dire que Fret SNCF ne pourra pas subventionner ce type de flux pendant des années s'il n'y a pas un travail rapide sur la contribution et la couverture des charges fixes de ces axes. Ou alors, il faudra qu'il y ait des aides massives de l'État, comme on peut le faire dans le transport de voyageurs. En matière de fret entièrement ouvert à la concurrence depuis 2007, ce n'est pas le cas.

Fret SNCF va devenir une entreprise, j'allais dire comme les autres, mais les autres sont sur des flux à haute capacité, haute densité parce que c'est facile à rentabiliser.

Il y a urgence à se mettre autour d'une table, y compris sur le plan politique, pour aller mettre l'État face à cette contradiction, par rapport à ce que Bruxelles a décidé de faire. Sans conventionnement sur certains flux, ils seront intégralement et définitivement passés à la route. Et il faudra 30 ans pour relancer le fret.

— **Et on n'a pas forcément 30 ans devant nous!**

Olivier Geoffroy, chef de projet développement et territoires – délégué Rails logistics Europe Nouvelle-Aquitaine et Occitanie

Tout à fait d'accord! J'ajouterais une chose. Il existe une aide de 70 millions d'euros versée par l'État pour les entreprises ferroviaires qui proposent des prestations en termes de wagons isolés. Ça va passer à

100 millions d'euros. Comme Fret SNCF opère 90 ou 95 % du wagon isolé en France, nous allons toucher une part majeure de cette aide, ce qui est quand même une forme de conventionnement indirecte, sans laquelle on aurait beaucoup de mal à rester sur ce type de marché.

— **Paul Touret, vous nous avez beaucoup interpellés au début de ce débat. Est-ce que dans nos échanges vous puisez des éléments de réponse, d'espoir ou d'inquiétude?**

Paul Touret, directeur de l'Institut supérieur d'économie maritime (Isemar)

La question, c'est comment se projeter vers l'avant. On dispose aujourd'hui d'un écosystème assez efficace sur les produits agricoles, on sait bien importer des céréales, sortir des nourritures pour animaux en camion, nonobstant les trains qu'on a cités. Est-ce que c'est l'avenir? Comment va évoluer ce bassin agricole si on couvrait le coût du transport? Est-ce qu'on aura des solutions ferroviaires demain? Est-ce que les sociétés de transport pourront se maintenir avec leurs difficultés – je pense à la question des chauffeurs, des taxes environnementales. On sait qu'on va devoir faire autrement.

Il va falloir préparer l'avenir de notre port et de notre territoire. Il nous faut préparer la décarbonation du maritime pour 2050, mais aussi celle des transports terrestres dans ce pays. Nonobstant la question : comment on finance nos infrastructures? Ce sont des choix politiques forts qu'il faut faire. La décarbonation va s'imposer à nous pour des questions sociales et des questions environnementales, c'est cela qu'il faut préparer à l'échelle de tout l'hinterland, à Cheviré, Angers, Laval, Tours, Cholet, avec nos amis bretons... C'est vraiment cette grande perspective qu'il faut commencer à mettre en place, en commençant par des ateliers ou des concertations.

On sait que la décarbonation à court terme, ce n'est pas toujours positif, qu'on peut perdre notre raffinerie par exemple. Mais la perspective à plus long terme, c'est que



nous sommes la grande interface du Grand Ouest français vers l'intérieur, l'axe Loire à construire, des services ferroviaires à imaginer vers l'Espagne, vers le Maroc. On peut être une entrée portuaire, peut-être dans une nouvelle version de la conteneurisation européenne. On peut avoir la perspective d'un axe Loire qui croise un axe nord-sud à Tours. Donc, il faut commencer à faire marcher la machine du brainstorming sur l'intermodalité.

Frédéric Étève, directeur territorial SNCF Réseau Bretagne – Pays de la Loire

Il y a un risque dont on n'a pas parlé, c'est l'énergie. Effectivement, il faut décarboner pour lutter contre le réchauffement climatique, mais cette décarbonation, enfin, elle sera d'autant plus facile que nos besoins en énergie seront maîtrisés.

Il se trouve que le ferroviaire, ça consomme six fois moins d'énergie que le routier, même décarboné. Nous devons l'avoir à l'esprit : on ne se trompe pas en allant vers le ferroviaire parce que c'est le mode le plus sobre, le plus efficace énergétiquement. Cela doit nous donner de la confiance sur nos choix en faveur du transport ferroviaire. ♡

Débat animé par Bruno Lafosse

« Il se trouve que le ferroviaire consomme six fois moins d'énergie que le routier, même décarboné. Nous devons l'avoir à l'esprit. On ne se trompe pas en allant vers le ferroviaire parce que c'est le mode le plus sobre, le plus efficace énergétiquement. »

FRÉDÉRIC ÉTÈVE



Pont de Dunkerque
 Nouveau poste d'acostage RORO 6
 pour ferries, dans le cadre de la liaison
 transmanche

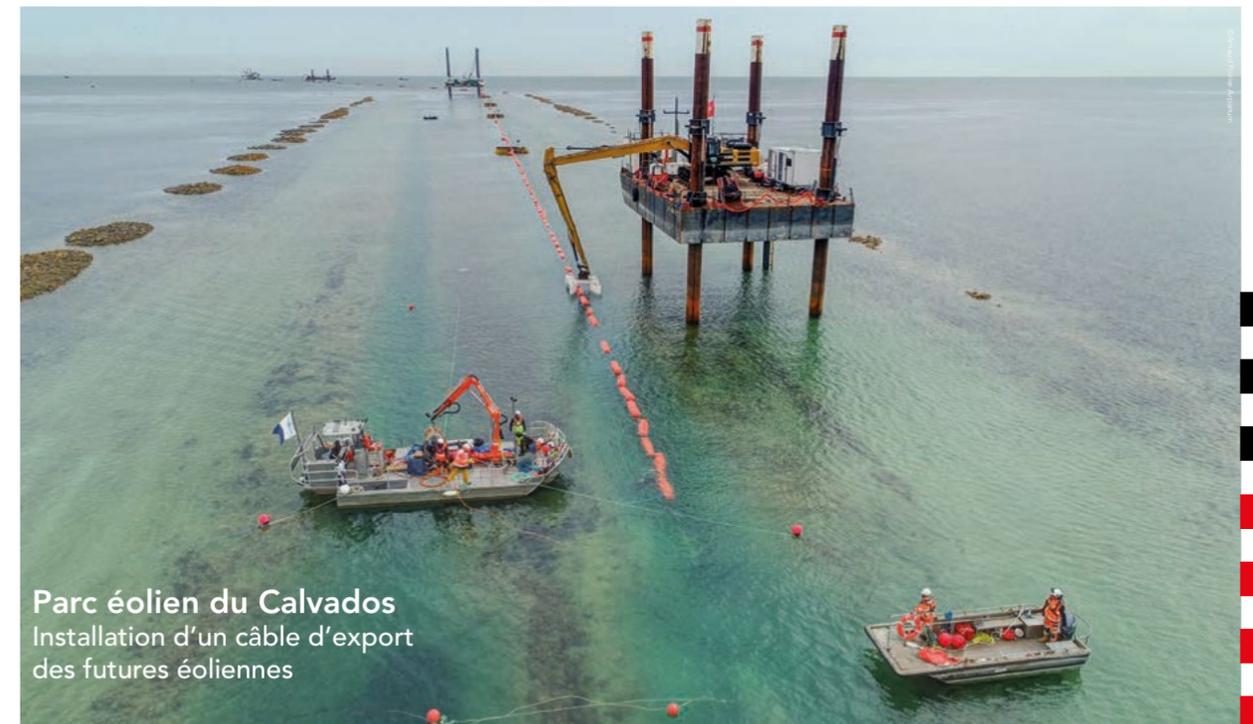


des métiers complémentaires

- + Carrières & Recyclage des matériaux
- + Grands Terrassements
- + Routes & Travaux Urbains
- + Espaces verts & Paysage
- + Génie Civil
- + Déconstruction Désamiantage
- + Génie écologique

Charier TV
 Entreprise CHARIER
 entreprisecharier

Des travaux en perspective ?
 Contactez-nous :
 contact@charier.fr
 02 40 17 14 14
 www.charier.fr



Parc éolien du Calvados
 Installation d'un câble d'export
 des futures éoliennes

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