

RAPPORTS

*Conseil général
de l'Environnement
et du Développement
durable*

n°- 008535-01

août 2013

Evaluation et perspectives de l'autoroute de la mer entre les ports de Nantes-Saint-Nazaire (France) et de Gijon (Espagne)

Ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie

www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr



**CONSEIL GÉNÉRAL
DE L'ENVIRONNEMENT ET DU DÉVELOPPEMENT DURABLE**

Rapport n° : 008535-01

**Evaluation et perspectives de l'autoroute de la
mer entre les ports de Nantes-Saint-Nazaire
(France) et de Gijon (Espagne)**

établi par

Patrick LABIA & Jean-François JOUFFRAY

Inspecteurs généraux de l'administration du développement durable

Gérard PATEY

Ingénieur général des ponts, des eaux et des forêts

août 2013

Fiche qualité

La mission du CGEDD qui a donné lieu à la rédaction du présent rapport a été conduite conformément au dispositif qualité du Conseil⁽¹⁾.

| | |
|----------------------------|-----------------------------|
| Rapport CGEDD n° 008535-01 | Date du rapport : août 2013 |
|----------------------------|-----------------------------|

Titre : Evaluation et perspectives de l'autoroute de la mer entre les ports de Nantes-Saint-Nazaire (France) et de Gijon (Espagne)

| | |
|---|-----------------------------------|
| Commanditaire(s) : Ministre délégué chargé des Transports, de la Mer et de la Pêche | Date de la commande : 6 août 2012 |
|---|-----------------------------------|

Auteur(e)s du rapport (CGEDD) : Patrick LABIA, Jean-François JOUFFRAY, Gérard PATEY

Coordonnateur(trice) : Jean-François JOUFFRAY, puis Patrick LABIA

Superviseur(euse) : Président de la 2ème section

Relecteur(trice) :

Nombre de pages du rapport (sans les annexes) : 28

« Les rapporteurs attestent que l'impartialité d'aucun d'entre eux n'a été mise en cause par des intérêts particuliers ou par des éléments de ses activités passées ou présentes »

(1) Guide méthodologique s'appliquant aux missions confiées au CGEDD

http://webissimo.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/007204_02_guide_methodologique_cgedd_2012_05_04_cle2e6cae.pdf

Sommaire

| | |
|--|---------------------------|
| Résumé..... | 3 |
| Liste des recommandations | 5 |
| Liste hiérarchisée des recommandations..... | 6 |
| Recommandations de niveau 1..... | 6 |
| Recommandations de niveau 2..... | 6 |
| Introduction..... | 7 |
| La lettre de mission..... | 7 |
| Le contexte de l'autoroute de la mer Nantes/Gijon..... | 7 |
| <i>Le concept européen d'autoroute de la mer.....</i> | 7 |
| <i>L'initiative « Autoroutes de la mer » de l'Union européenne et le financement de l'ADM Nantes-Gijon.....</i> | 8 |
| <i>La convention de mise en œuvre et d'exploitation de l'autoroute de la mer entre le port de Nantes-Saint-Nazaire (France) et le port de Gijon (Espagne).....</i> | 9 |
| 1. Les résultats commerciaux et financiers..... | 11 |
| 1.1. Des résultats de trafic honorables par rapport aux objectifs politiques initiaux..... | 11 |
| <i>1.1.1. Les objectifs.....</i> | 11 |
| <i>1.1.2. Les réalisations.....</i> | 12 |
| 1.2. Des résultats financiers insuffisants..... | 15 |
| <i>1.2.1. Les ressources tirées de l'exploitation.....</i> | 15 |
| <i>1.2.2. Les coûts d'exploitation.....</i> | 16 |
| <i>1.2.3. L'absence d'équilibre financier.....</i> | 17 |
| 2. Les perspectives..... | 19 |
| 2.1. Les prévisions de l'opérateur jusqu'à septembre 2014..... | 19 |
| <i>2.1.1. Activité et recettes.....</i> | 19 |
| <i>2.1.2. Coûts.....</i> | 21 |
| 2.2. Les pistes d'action de l'opérateur..... | 22 |
| <i>2.2.1. Recettes.....</i> | 22 |
| <i>2.2.2. Coûts.....</i> | 22 |
| 2.3. Les pistes de la mission d'évaluation..... | 26 |
| <i>2.3.1. Une approche critique des propositions de l'armateur.....</i> | 26 |
| <i>2.3.2. Les pistes d'accompagnement externes.....</i> | 28 |
| 2.4. Bilan..... | 32 |
| Annexes..... | 36 |
| 1. Lettre de mission..... | 37 |
| 2. Liste des personnes rencontrées..... | 41 |
| 3. Cartographie des autoroutes de la mer en Europe..... | 42 |

Résumé

Le Ministre délégué chargé des transports, de la mer et de la pêche a demandé au CGEDD de conduire une mission d'évaluation sur l'autoroute de la mer mise en service entre les ports de Nantes Saint-Nazaire et de Gijon en Espagne et de dégager des pistes d'évolution. Cette mission a porté sur l'analyse des coûts complets du service actuel avec les pistes d'optimisation des coûts et de dynamisation des recettes commerciales, sur les conditions de l'équilibre financier à travers l'impact de la fin des aides au démarrage sur les tarifs et la fréquentation, et sur les facteurs de nature à assurer la pérennité et l'attractivité du service.

Ce travail d'évaluation s'est appuyé sur une série d'entretiens et de séances de travail avec les représentants de l'armateur et les services concernés de la DGITM.

Si les chiffres de fréquentation peuvent être estimés comme satisfaisants pour les années de démarrage dans un contexte global de contraction des trafics routiers, ils restent très en deçà de la montée en charge conventionnelle.

L'analyse des résultats financiers de l'exploitation cumulés sur trois exercices fait ressortir un total cumulé de recettes commerciales de 21,8 millions d'euros, à rapprocher d'un total cumulé de coûts d'exploitation de 47,7 millions d'euros. Après mise en jeu des différents mécanismes d'aides de l'Etat ou de concours Marco Polo, le niveau de déficit cumulé s'établit à 4,8 millions d'euros, soit un niveau de déficit moyen de 1,3 à 1,4 million d'euros en année pleine, alors que le mécanisme contractuel prévoyait un excédent de 1 million d'euros par an à compter de l'année suivant la mise en service.

Les prévisions de l'opérateur jusqu'à septembre 2014 dégageraient un montant de recettes de 41,750 millions d'euros à rapprocher d'un montant cumulé de coûts d'exploitation de 83,1 millions d'euros, chiffre très inférieur aux prévisions initiales du business plan « Marco Polo ».

L'opérateur a proposé à la mission 3 axes de recherche de compression des coûts, portant respectivement sur les coûts navire, sur les coûts portuaires et sur les coûts de structure : réduction de la vitesse du navire, redimensionnement du navire, réduction des coûts portuaires et des frais de pilotage.

La mission s'est livrée à une analyse critique de ces propositions et a estimé que face à l'extrême compétitivité du transport routier, le concept d'autoroute de la mer ne pouvait fonctionner qu'avec un outil naval bien dimensionné et offrant des prestations adaptées, avec des efforts partagés entre tous les acteurs concourant au service et une subvention d'exploitation compte tenu de l'intérêt général de ce type de service sous les angles environnemental et de service public.

La mission ne préconise pas de sortir de ce dispositif et privilégie une solution de court terme avec un navire plus petit et une durée de transit plus longue pour aboutir à une solution plus dynamique de moyen terme avec la mise en ligne de deux navires correctement dimensionnés pour avoir 6 départs dans chaque sens par semaine avec une approche commerciale rénovée.

Cette solution de moyen terme exige des études complémentaires approfondies avec un nouveau business plan à produire par l'armateur et avec l'actualisation des études de trafic potentiellement captables.

Liste des recommandations

- 1.La solution proposée par l'armateur de redimensionner le navire doit être acceptée à court terme, compte tenu des économies générées sur le poste des coûts d'exploitation.....[27](#)**
- 2.Mettre à l'étude les pistes de réduction des coûts portuaires envisagées par l'armateur et ouvrir le champ de négociation correspondant.....[28](#)**
- 3.Procéder à l'étude d'impact approfondie des mesures fiscales et réglementaires de soutien aux autoroutes de la mer (Eco-Bonus, dérogation aux interdictions de circulation des poids lourds recourant à une autoroute de la mer, réduction des tarifs de la taxe à l'essieu).....[31](#)**
- 4.Actualiser les études déjà réalisées sur les trafics potentiellement captables.....[32](#)**
- 5.Expertiser à travers un business plan à fournir par l'armateur la solution de moyen terme consistant à mettre en ligne deux navires bien dimensionnés avec une approche commerciale rénovée.....[33](#)**
- 6.Procéder à l'expertise juridique de la mise en place pérenne d'une subvention d'exploitation pour ce type de ligne (sous forme de délégation de service public), puisque l'équilibre ne peut résulter de la seule réduction des coûts de production et des politiques tarifaires.....[33](#)**

Liste hiérarchisée des recommandations

Pages

Recommandations de niveau 1

| | |
|---|----|
| La solution proposée par l'armateur de redimensionner le navire doit être acceptée à court terme, compte tenu des économies générées sur le poste des coûts d'exploitation. | 27 |
| Mettre à l'étude les pistes de réduction des coûts portuaires envisagées par l'armateur et ouvrir le champ de négociation correspondant. | 28 |
| Procéder à l'étude d'impact approfondie des mesures fiscales et réglementaires de soutien aux autoroutes de la mer (Eco-Bonus, dérogation aux interdictions de circulation des poids lourds recourant à une autoroute de la mer, réduction des tarifs de la taxe à l'essieu). | 31 |
| Procéder à l'expertise juridique de la mise en place pérenne d'une subvention d'exploitation pour ce type de ligne (sous forme de délégation de service public), puisque l'équilibre ne peut résulter de la seule réduction des coûts de production et des politiques tarifaires. | 33 |

Recommandations de niveau 2

| | |
|--|----|
| Actualiser les études déjà réalisées sur les trafics potentiellement captables. | 32 |
| Expertiser à travers un business plan à fournir par l'armateur la solution de moyen terme consistant à mettre en ligne deux navires bien dimensionnés avec une approche commerciale rénovée. | 33 |

Introduction

La lettre de mission

Par lettres du 23 août 2012 et du 22 février 2013, le vice-président du Conseil général de l'environnement et du développement durable a confié à MM. Patrick Labia et Jean-François Jouffray, inspecteurs généraux de l'administration et du développement durable, puis à M. Gérard Patey, ingénieur général des ponts, des eaux et des forêts, la mission d'évaluation que Frédéric Cuvillier, ministre délégué chargé des transports, de la mer et de la pêche, lui avait demandé, le 6 août 2012, de diligenter en ce qui concerne l'autoroute de la mer entre les ports de Nantes-Saint-Nazaire, en France, et de Gijon en Espagne.

Cette autoroute de la mer avait été lancée en septembre 2010 avec l'appui financier des États français et espagnol, qui souhaitaient pallier l'absence d'initiative privée sur cet axe et créer un différentiel de coût incitatif pour les transporteurs routiers durant une phase de démarrage allant jusqu'en septembre 2014.

Le ministre souhaite anticiper la fin des aides au démarrage octroyées dans ce cadre, en vérifiant les conditions de pérennisation et de viabilité du service au-delà de 2014. À cet égard, trois axes d'études sont indiqués :

- les coûts complets du service actuel, avec les pistes d'optimisation des coûts et de dynamisation de la recette commerciale ;
- les conditions de l'équilibre financier à travers l'impact de la fin des aides au démarrage sur les tarifs et la fréquentation ;
- les facteurs de nature à assurer la pérennité et l'attractivité du service au regard des attentes des transporteurs routiers, en formulant toute proposition sur les leviers utilisables : leviers internes, propres à l'exploitation, leviers externes, notamment les marges de manœuvre dont dispose l'État.

Enfin, il était attendu de la mission qu'elle propose des pistes de financements innovants.

Le contexte de l'autoroute de la mer Nantes/Gijon

Le concept européen d'autoroute de la mer¹

Les autoroutes de la mer (ADM) sont relativement anciennes en tant que système d'échanges maritimes à courte distance ; ce sont les pays de la mer Baltique qui, au siècle dernier, en furent le berceau dans les années 30.

¹ A ne pas confondre avec celui d'autoroute maritime, qui sont des voies recommandées et surveillées, en-deçà cependant des dispositifs de séparation du trafic, qui eux sont obligatoires.

Si le concept est peu fixé, les ADM s'inscrivent effectivement de manière plus large dans le transport maritime à courte distance (TMCD). Mais il n'y a pas de modèle unique en la matière :

- l'initiative des lignes pouvant revenir tantôt à des armateurs, tantôt à des transporteurs routiers ;
- certains services peuvent être assis à leur création sur un marché déjà dense et porteur, mais d'autres s'installent en tentant de faire fonctionner le postulat selon lequel l'offre crée la demande, ce qui est une sorte de pari ;
- enfin, le service peut répondre à des besoins de marché, ou à des nécessités d'aménagement du territoire, ou à un panaché des deux.

Le foisonnement des réflexions et travaux menés en Europe² durant la première décennie de ce siècle permettent cependant, en combinant les lignes directrices, de retenir une définition européenne globalisée.

La définition utilisée ici est celle de l'Institut supérieur d'économie maritime (ISEMAR)³. Ainsi, l'ADM est « un service maritime à courte distance, reliant au moins deux États membres de l'Union européenne, faisant appel à des infrastructures et équipements portuaires, avec des exigences en termes de régularité, de fréquence, de qualité de service, pour le fret majoritairement ». Il s'y ajoute un objectif primordial : « réaliser un report modal de la route vers la mer de manière massive et durable, satisfaisant ainsi l'intérêt commun ». On comprend par là la réduction de la congestion routière, voire ferroviaire, et de l'impact environnemental du transport de fret.

L'initiative « Autoroutes de la mer » de l'Union européenne et le financement de l'ADM Nantes-Gijon

Pour soutenir sa politique, l'Union européenne a mis en place des solutions de cofinancements comprenant des aides d'État et l'intervention des programmes Marco Polo I et II. Le second de ces programmes, qui couvre la période 2007-2013 comporte une action spécifique « Autoroutes de la mer » dont l'objectif est de combler un déficit d'exploitation durant les premières années de la ligne, en phase de montée en charge.

Les conditions d'encadrement des aides sont complexes.

Le présent rapport n'examinera d'ailleurs pas les aides Marco Polo accordées à la ligne Nantes-Gijon, dans la mesure où la commande ne vise que la pérennité de celle-ci, au-delà des aides Marco Polo et a fortiori des aides d'État, plus longues.

² Cf. notamment : Livre Blanc de la Commission européenne « La politique européenne des transports à l'horizon 2010 : l'heure des choix » COM (2001) 370 final ; communication de la Commission européenne de 2006 : « Pour une Europe en mouvement – mobilité durable pour notre continent. Examen à mi-parcours du Livre Blanc sur les transports publié en 2001 » COM (2006) 314 final ; « Feuille de route pour un espace européen unique des transports – vers un système de transport compétitif et économique en ressources » COM (2011) 144 final ; règlement Marco Polo de 2006 ; règlement RTE-T tel que révisé en 2010.

³ Note de synthèse n°153 de mars 2013 : « Autoroutes de la mer, entre économie, politique et droit ».

C'est dans ce contexte que la Commission a autorisé, le 27 janvier 2010, une aide d'État en faveur d'un projet franco-espagnol d'autoroute de la mer, parmi vingt-deux projets alors sélectionnés pour un financement Marco Polo.

Ce projet, dit Fres Mos, consistait en une liaison entre le port français de Nantes Saint-Nazaire et le port espagnol de Gijón, exploitée par la société GLD Atlantique, filiale commune de Louis-Dreyfus Armateurs (LDA) et de son partenaire italien Grimaldi. L'objectif était d'absorber entre trois et cinq pour cent du trafic routier empruntant la partie occidentale des Pyrénées, et ainsi de réduire le trafic routier d'environ 40 000 camions par an, chiffre dont le doublement était prévu au bout de cinq ans.

Ce projet s'est vu accorder :

- une subvention de l'Union Européenne dans le cadre de l'appel à propositions Marco Polo II de 2009 (4,1 Millions d'€),
- parallèlement, une aide d'État approuvée par la Commission, d'un montant de 30 millions d'euros, sous la forme d'une subvention respectivement de 15 millions d'euros de la France et de l'Espagne.

Le financement global du projet était limité à 35 % des coûts éligibles au cours des quatre premières années d'exploitation, conformément aux règles de l'UE en matière d'aides d'État.

La convention de mise en œuvre et d'exploitation de l'autoroute de la mer entre le port de Nantes-Saint-Nazaire (France) et le port de Gijon (Espagne)

Du côté espagnol comme du côté français, l'intérêt de l'instauration d'autoroutes de la mer complétant le transport maritime par route était patent depuis de nombreuses années, et les réflexions stratégiques se sont appuyées sur le règlement RTET-T de 2004 qui fixait des projets prioritaires dont le corridor de l'autoroute de la mer de l'arc atlantique entre d'une part Espagne et Portugal, d'autre part la mer du Nord et l'Irlande.

Un accord international sous forme d'échange de lettres entre la République française et le Royaume d'Espagne relatif à la création d'une commission internationale franco-espagnole chargée de proposer une sélection de projets d'autoroutes de la mer entre les deux pays fut signée en juin et juillet 2006. Les deux États lancèrent ensuite un appel à projets, et à l'issue de la consultation, la commission intergouvernementale proposa aux deux États une sélection d'ADM, parmi lesquelles celle du Candidat Cercle pour l'Optimodalité en Europe qui prévoyait la création de la société GLD-Atlantique.

Négociée côté français de manière très volontariste et politique entre un secrétaire d'État chargé des transports, ardent promoteur des autoroutes de la mer, et le président du Groupe Louis-Dreyfus, qui ne l'est pas moins, la convention tripartite fut signée le 28 avril 2009.

Elle devait entrer en vigueur au plus tard à la date de la décision de la Commission européenne approuvant le régime des aides d'État à la société exploitante, et la mise en service était prévue 6 mois plus tard. La durée de la convention était quant à elle fixée à 7 ans à compter de son entrée en vigueur.

* * *

*

Le travail d'évaluation s'est appuyé sur une série d'entretiens bilatéraux avec des représentants de l'Armement, avec les services concernés de la Direction générale des Infrastructures des Transports et de la Mer (direction des services de transport -mission intermodalités fret), sur la base d'un cadrage général arrêté avec le directeur des services de transport et qui dicte le plan du présent rapport.

Les documents contractuels et les comptes rendus économiques et financiers fournis dans le cadre de Marco Polo ont été utilisés, ainsi qu'un certain nombre d'autres documents fournis par l'armateur ou l'administration.

Celui-ci analysera les résultats commerciaux et économiques dans un premier temps, (1ère Partie) puis livrera, en fonction du bilan tiré, des perspectives fondées sur à la fois des propositions de l'armateur et des pistes émanant des membres de la mission (2ème partie).

1. Les résultats commerciaux et financiers

La convention du 28 avril 2010 prévoit que les parties procéderaient à un bilan de l'exploitation au terme du quarante-huitième mois de fonctionnement de l'ADM, de manière à décider le cas échéant des aménagements éventuellement nécessaires à la poursuite de l'exploitation.

La lettre de mission anticipe en quelque sorte sur l'application de cette disposition de l'article 9.4., de manière à pouvoir décider le plus en amont possible des mesures d'adaptation à prendre pour pérenniser le service, en fonction des résultats commerciaux et financiers d'ores et déjà constatés.

1.1. Des résultats de trafic honorables par rapport aux objectifs politiques initiaux

1.1.1. Les objectifs

Les objectifs de l'autoroute de la mer sont fixés par l'article 9 de la convention.

1.1.1.1. Trafic :

Après montée en charge complète du service, soit la 4ème année, 100.000 poids lourds doivent être transportés.

| Années (période) | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | Total cumulé sur 5 années |
|---|--------|--------|--------|---------|---------|---------------------------|
| Trafic annuel en nombre de PL ⁴ par an | 25.000 | 50.000 | 75.000 | 100.000 | 100.000 | 350.000 |

L'article 9.2. comporte une clause de révision de la chronique dans les 12 mois de l'entrée en service pour se mettre en harmonie avec le contexte économique ; cette clause n'a pas été utilisée et les objectifs de service initiaux sont donc ceux qui prévalent aujourd'hui.

1.1.1.2. Échéancier de fréquence minimum

Le même article 9 (9.3.) fixe un échéancier de fréquence minimum, qui sous-tend la montée en charge avec un passage de 3 rotations par semaine à 7 au bout de la 4ème année.

⁴ Poids lourds

| Années (période) | 1 à 4 inclus | 5 à 7 inclus |
|---|--------------|--------------|
| Fréquence (départs/semaine de chaque port) | 3 | 7 |

1.1.1.3. Observations sur les objectifs de trafic et l'échéancier de fréquence :

Le service actuel fonctionne sur la base de 3 rotations par semaine.

L'annexe A1 à la convention exige⁵ un navire de 2200 mètres de chargements linéaires, permettant de transporter 150 remorques accompagnées plus 160 voitures (qui équivalent à 30 poids lourds).

Le trafic qui s'en déduit, à pleine charge, est donc de 56160 poids lourds et équivalents poids lourds compte tenu du nombre de rotations, et l'objectif fixé dès la deuxième année correspondait donc à un coefficient de remplissage de près de 90 %, ce qui était assez peu réaliste ou reflétait essentiellement un volontarisme très politique.

On note enfin que, dès la troisième année, l'hypothèse était de mettre en ligne un autre navire pour soutenir l'objectif de trafic de 75.000 unités.

1.1.2. Les réalisations

1.1.2.1. Trafics

Si l'on s'en tient aux poids lourds et équivalents poids lourds, le trafic moyen, comme l'indique le tableau ci-dessous, représente en 2011 37,8 % de la capacité requise et près de 37 % en 2012, soit respectivement 68 et 66,5 unités par traversée.

Les taux de remplissage sont cependant de l'ordre de 100 % en début et fin de semaine dans le sens sud/nord. Il n'en va pas de même dans le sens nord/sud : en effet, faute de contrats de fret au retour sur l'Espagne, les poids lourds cabotent le plus souvent sans revenir sur des axes proches de Nantes. La fréquentation est donc plus incertaine dans ce sens là.

Les poids lourds non accompagnés représentent un peu plus de 31 % sur la période, ce qui n'est pas négligeable, mais ce qui ne paraît pas non plus très extensible compte tenu du déséquilibre du trafic entre les deux sens.

⁵ En fait, ces caractéristiques ont été, comme généralement, établies par l'opérateur, fort d'une expérience précédente sur la ligne Toulon-Civitavecchia. Elles tiennent compte aussi des conditions de navigation dans le Golfe de Gascogne, qui nécessitent notamment un navire puissant (navigation perpendiculaire à la houle).

| Trafics | 2010 | 2011 | 2012 | Cumul |
|-------------------------------------|--------------|-------------------|-------------------|-------------------|
| Poids lourds | | | | |
| *articulés | 1 866 | 14 319 | 12 733 | 28 918 |
| *remorques non accompagnées | 192 | 3 984 | 4 832 | 9 008 |
| *total | 2 058 | 18 303 | 17 565 | 37 926 |
| Véhicules neufs (équivalents PL) | 0 | 15 352 (2 924) | 16 823 (3 204) | 32 175 (6 128) |
| Total PL+EPL⁶ | 2 058 | 21 227 | 20 769 | 44 054 |
| Passagers PL | 1 932 | 15 554 | 14 281 | 75 821 |
| Voitures particulières | 1 860 | 12 119 | 13 258 | 29 097 |
| Passagers VP ⁷ + à pied | 4 427 | 34 291 | 38 307 | 77 025 |

(⁸)

Au total, on peut estimer ces chiffres comme satisfaisants pour des années de démarrage, dans un contexte où les flux de trafic routier ont plutôt tendance à se contracter.

Mais bien évidemment les réalisations restent très en deçà de la montée en charge conventionnelle.

Dans le sens France-Espagne, les principaux trafics reposent sur les marchandises saisonnières (pommes, pommes de terre par ex.), les matériaux d'emballage (plastiques, cartons) et les pièces automobiles. Dans le sens sud-nord, il s'agit d'ardoises, de pneumatiques, de papier, de matériaux de construction, de pneumatiques et de véhicules neufs.

De l'avis de l'armateur, le marché des particuliers est prometteur, mais son développement est freiné par la règle d'écrêttement Marco Polo, dont il est probable qu'elle s'appliquera aux aides d'État accordées au-delà de la période Marco Polo.

1.1.2.2. Revenus moyens par unités de trafic et passagers

| Trafics | 2010 | 2011 | 2012 |
|------------------------|------|------|------|
| Poids lourds | 436 | 437 | 484 |
| Chauffeurs | 1,23 | 2,65 | 5,91 |
| Véhicules neufs | - | 105 | 99 |
| Voitures particulières | 49 | 25 | 22 |
| Passagers VP | 1,23 | 2,65 | 5,91 |

⁶ Équivalents poids lourds

⁷ Voitures particulières

⁸ Les chiffres de ce tableau et des tableaux ci-après sont issus de données communiquées par l'armateur.

Revenus par unité de transport de fret

Stable en 2010 puis 2011 à environ 435 €, plus élevé de 50 € en 2012, début 2013, le revenu par poids lourd s'établit à 460 €.

LDA estime avoir, par rapport au transport routier, une faible élasticité dans sa tarification (marge de 40 € supplémentaire, soit 500 €), si l'on met à part l'impact du « bunker adjustment factor » (BAF)⁹. Celui-ci doit être normalement relativement neutre par rapport à la route, les prix des carburants fixés par rapport au prix de baril de Brent évoluant dans le même sens en mer et à terre.

Cette indication est plutôt cohérente avec les données figurant à l'annexe A8 de la convention : selon une étude de marché menée en amont, « la zone tarifaire optimale se situe entre 425 et 500 € » ; en fonction de la politique commerciale qui peut conduire à des rabais pour les clients disposant de volumes importants, la même annexe estimait le revenu moyen par camion à 450 €.

Il paraît donc établi que le revenu par camion ne peut guère être augmenté au-delà de 500 à 525€, sauf à dégrader les volumes.

Il faut noter que les utilisateurs du service sont à 80 % des habitués revenant régulièrement, et qui bénéficient d'une réduction commerciale proportionnelle à leurs volumes. À ce titre, et conformément à l'annexe A8 « Politique tarifaire » de la convention, ils bénéficient de réductions commerciales qui peuvent être importantes et dépasser 100 € en deçà du tarif de base.

Revenus par chauffeur et passager

Les revenus unitaires chauffeurs et passagers de véhicules particuliers sont très faibles, bien inférieurs à ceux prévus au « business plan » Marco Polo qui prévoyait un revenu de 12 € per capita.

En réalité, chauffeurs et particuliers consomment moins que prévu à bord, beaucoup en particulier apportent leur boisson alors que c'était là un élément de revenu important au sein de l'enveloppe espérée de 12 €.

L'offre à bord est pourtant attrayante, avec notamment un self service très moderne.

Enfin, le volume plus important que prévu des particuliers compense en partie la faiblesse générale du revenu unitaire.

⁹ Ou surcharge carburant. Le BAF s'ajoute aux taux de fret, censés quant à eux couvrir le taux de base des soutes, en cas de fluctuation à la hausse par rapport à ce prix de base.

1.2. Des résultats financiers insuffisants

1.2.1. Les ressources tirées de l'exploitation

1.2.1.1. Valeur en euros

| Trafics | 2010 | 2011 | 2012 | Cumul (en euros) |
|------------------------|----------------|-------------------|-------------------|---------------------|
| Poids lourds | 897 515 | 8 007 248 | 8 509 310 | 17 414 073 |
| Chauffeurs | 2 375 | 41 222 | 84 360 | 127 957 |
| Véhicules neufs | 0 | 1 604 678 | 1 665 115 | 3 269 793 |
| Total fret | 899 890 | 9 653 148 | 10 258 785 | 20 811 823 |
| Voitures particulières | 92 000 | 307 000 | 296 000 | 695 000 |
| Passagers VP | 5 441 | 90 881 | 226 286 | 322 608 |
| Total VP | 97 441 | 397 881 | 522 286 | 1 017 608 |
| Total Ligne | 997 331 | 10 051 029 | 10 781 071 | 21 829 431 |

1.2.1.2. Structure

| Postes | 2011 | | 2012 | | Cumul | |
|---------------------|---------------|------------|---------------|------------|---------------|------------|
| | Valeur (K€) | % | Valeur (K€) | % | Valeur (K€) | % |
| Fret | 9 653 | 96 | 10 259 | 95,2 | 20 812 | 95,3 |
| Passagers+VP | 398 | 4 | 522 | 4,8 | 1 018 | 4,7 |
| Total | 10 051 | 100 | 10 781 | 100 | 21 830 | 100 |

Les ressources tirées de l'exploitation s'établissent à environ 11 M€ par an, l'essentiel provenant du fret. La part des véhicules particuliers n'est cependant pas négligeable, à 5% du total, et elle l'est d'autant moins qu'il s'agit d'une activité bridée.

1.2.2. Les coûts d'exploitation

1.2.2.1. Valeur en Euros

| Postes | 2010 | 2011 | 2012 | Cumul (en euros) |
|------------------------------------|------------------|-------------------|-------------------|---------------------|
| 1. Navire dont : | 3 909 050 | 14 102 857 | 13 722 404 | 31 734 311 |
| 1.1. Affrètement | 2 060 323 | 7 065 255 | 6 406 871 | 15 532 449 |
| 1.2. Soutes | 1 848 726 | 7 037 601 | 7 315 533 | 16 201 860 |
| 2.1. Coûts portuaires communs | 668 363 | 2 562 334 | 2 612 100 | 5 842 797 |
| 2.2. Coûts portuaires fret | 290 973 | 2 544 447 | 2 720 859 | 5 556 279 |
| 2.3. Coûts portuaires passagers | - | - | - | - |
| 2. Total coûts portuaires | 959 336 | 5 106 781 | 5 332 959 | 11 399 076 |
| 3.1. Coûts de structure communs | 777 927 | 1 138 114 | 1 150 242 | 3 066 283 |
| 3.2. Coûts de structure fret | 178 145 | 606 708 | 716 103 | 1 500 956 |
| 3. Total coûts de structure | 956 072 | 1 744 822 | 1 866 345 | 4 567 239 |
| Total général (1+2+3) | 5 824 458 | 20 954 460 | 20 921 708 | 47 700 626 |

1.2.2.2. Structure des coûts

| Postes | 2011 | | 2012 | |
|--------------|---------------|------------|---------------|------------|
| | Valeur K€ | % | Valeur K€ | % |
| Affrètement | 7 065 | 33,7 | 6 407 | 30,6 |
| Soutes | 7 038 | 33,6 | 7 316 | 35 |
| Portuaire | 5 107 | 24,4 | 5 333 | 25,5 |
| Structure | 1 745 | 8,3 | 1 866 | 8,9 |
| Total | 20 955 | 100 | 20 922 | 100 |

La structure des coûts est grossièrement d'1/3 pour l'affrètement du navire, 1/3 pour les soutes, 1/4 pour les coûts portuaires, et d'un petit 10 ème pour les coûts de structure et de commercialisation.

De 2011 à 2012, on constate une stabilisation et donc une maîtrise des coûts totaux, tandis que se dessine une évolution :

- du coût d'affrètement du navire, dans le cadre d'un marché baissier de l'affrètement, mais qui est conjoncturel et sur lequel on ne peut donc pas tabler à long terme ;
- défavorable des coûts de soutes, dans le cadre d'une tendance haussière à long terme inéluctable malgré les dents de scie ;
- des coûts portuaires, qui augmentent de plus de 0,2 M€ en valeur absolue, sans explication à ce stade.

1.2.3. L'absence d'équilibre financier

1.2.3.1. avant interventions :

| en K€ | 2010 | 2011 | 2012 | Cumul |
|-----------------|---------------|----------------|----------------|----------------|
| Recettes | 997 | 10 051 | 10 781 | 21 829 |
| Coûts | 5 824 | 20 954 | 20 922 | 47 700 |
| Résultat | -4 827 | -10 903 | -10 141 | -25 871 |

Ces éléments sont à comparer avec les indications prévisionnelles de l'annexe A7 de la convention « Modalités de financement et mise à disposition des fonds ».

Si l'on considère le résultat d'exploitation de 2011, première année pleine de la ligne, soit – 10903 K€, il est plutôt en phase, et ce de manière favorable, avec ce qui était prévu à cette annexe (année N : -11767 K€). Le décrochage avec les prévisions a lieu dès la deuxième année, soit 2012 (année N+1 : 7458 K€) ; les indications sur la suite, telles que fournies par l'armateur mais reprises par la mission, confirment le niveau de – 10000 K€, donc avec un différentiel encore plus important avec les prévisions conventionnelles (N+2 et N+2 : - 6930 K€).

1.2.3.2. après apport des aides d'État et de Marco Polo

| en K€ | 2010 | 2011 | 2012 | Cumul |
|------------------------------|---------------|---------------|---------------|---------------|
| Incidence subventions | +3 309 | +9 586 | +8 692 | +21 587 |
| Résultat | -1 518 | -1 317 | -1 449 | -4 824 |

Après mise en jeu des différents mécanismes dictés par le régime des aides d'État et des concours Marco Polo, le niveau de déficit est de l'ordre de 1,3 à 1,4 M€, à comparer avec le niveau d'excédent prévu à l'annexe A7 précitée, soit 1 M€ par an à compter de l'année N+1.

1.2.3.3. Dépendance aux aides

| | 2010 | 2011 | 2012 | Cumul |
|---|-------------|-------------|-------------|--------------|
| Subventions (K€) | 3 309 | 9 586 | 8 692 | 21 587 |
| Total ressources (CA+aides) (K€) | 4 306 | 19 637 | 19 473 | 43 416 |
| Ratio Aides/revenus totaux (%) | 76,8 | 48,8 | 44,6 | 49,7 |

2. Les perspectives

Les perspectives tracées par le présent rapport s'appuient sur des travaux de l'armateur, en matière tant de résultats financiers que d'activité commerciale (2.1), de pistes d'action pour l'avenir et de redressement dans la mesure où les prévisions font apparaître une situation structurellement déficitaire dans les conditions d'exploitation actuelle (2.2.), des pistes d'action de la mission d'évaluation, qui comprennent une analyse critique des propositions de l'armateur ainsi que des axes complémentaires (2.3.), enfin un bilan synthétique (2.4.).

La plupart des orientations suggérées nécessiteraient des travaux d'expertise ou de recherche complémentaire relevant des différents partenaires publics et privés.

2.1. Les prévisions de l'opérateur jusqu'à septembre 2014

GLD Atlantique a établi des prévisions de LDA jusqu'à la fin du cycle Marco Polo, soit septembre 2014, prévisions d'activité commerciale tout aussi bien qu'économiques.

2.1.1. Activité et recettes

Les prévisions d'activité et de recettes moyennes pour 2013 et 2014 sont calées sur les réalisations 2012, sauf pour les véhicules neufs (volume en hausse contractualisé avec la CAT, opérateur logistique de Renault).

Par rapport au « business plan » Marco Polo, on constate sur la période un décalage patent dû à la fois :

- à des volumes et à des recettes moyennes par unités de fret inférieurs aux prévisions, idem pour les chauffeurs, non compensés par les bons résultats (volumes et recette unitaire) des véhicules neufs ;
- à des volumes de véhicules particuliers bien supérieurs aux prévisions mais avec des recettes bien moindres également.

| | Cumul =>2012 | 2013 (prév.) | 2014 (prév. 8 mois) | Total 4 ans | Business plan Marco Polo |
|------------------------|----------------------------|-------------------------|--------------------------------|--------------------|-------------------------------------|
| Poids lourds | | | | | |
| * Nb | 37 926 | 17 565 | 11 710 | 67 201 | 103 000 |
| * Prix moyen (€) | | 484 | 484 | 470 | 523 |
| * Recettes (K€) | 17 414 | 8 509 | 5 673 | 31 596 | 53 825 |
| Véhicules neufs | | | | | |
| *Nb | 32 175 | 29 823 | 19 882 | 81 880 | 70 720 |
| *Prix moyen (€) | | 95 | 95 | 98 | 80 |
| * Recette (K€) | 3 270 | 2 833 | 1 888 | 7 991 | 5 658 |
| Chauffeurs PL | | | | | |
| *Nb | 31 767 | 14 281 | 9 521 | 55 569 | 86 000 |
| *Rev moyen (€) | | 5,91 | 5,91 | 4,83 | 12 |
| *Recette (K€) | 128 | 84 | 56 | 269 | 1 032 |
| Total CA Fret | 20 812 | 11 426 | 7 617 | 39 855 | 60 615 |
| Voitures particulières | | | | | |
| *Nb | 29 097 | 13 258 | 8 839 | 49 334 | 30 838 |
| *Rev moyen (€) | | 23 | 23 | 24 | 228 |
| * Recette (K€) | 695 | 300 | 200 | 1 195 | 7 026 |
| Passagers VP | | | | | |
| *Nb | 77 025 | 38 307 | 25 538 | 140 870 | 69 382 |
| *Rev moyen (€) | | 5,91 | 5,91 | 4,97 | 12 |
| * Recette (K€) | 323 | 226 | 151 | 700 | 833 |
| Total CA VP | 1 018 | 526 | 351 | 1 895 | 7 859 |
| Total CA Ligne | 21 829 | 11 953 | 7 968 | 41 750 | 68 373 |

2.1.2. Coûts

| K€ | Cumul =>2012 | 2013 (prév.) | 2014 (prév. 8 mois) | Total 4 ans | Business plan Marco Polo |
|--|---------------|-----------------|------------------------|---------------|-----------------------------|
| 1. Navire dont : | 31 734 | 13 626 | 9 265 | 54 625 | 70 385 |
| 1.1. Affrètement | 15 532 | 6 353 | 4 417 | 26 301 | 36 500 |
| 1.2. Soutes | 16 202 | 7 273 | 4 848 | 28 324 | 33 885 |
| 2. Coûts portuaires, dont : | 11 399 | 6 313 | 4 209 | 21 921 | 23 725 |
| 2.1. Communs | 5 843 | 2 896 | 1 931 | 10 670 | 11 609 |
| 2.2. Fret | 5 556 | 3 417 | 2 278 | 11 251 | 11 110 |
| 2.3. Passagers | - | | | | 1 006 |
| 3. Coûts de structure | 4 567 | 1 246 | 830 | 6 643 | 9 697 |
| 3.1. Communs | 3 066 | 635 | 423 | 4 124 | 9 540 |
| 3.2. Fret | 1 501 | 611 | 407 | 2 519 | 157 |
| Total général | 47 701 | 21 185 | 14 304 | 83 189 | 103 807 |

On constate globalement que :

- le coût navire est moindre du fait de la faiblesse des taux d'affrètement, remarque déjà formulée infra ;
- les coûts portuaires sont en deçà des prévisions, mais seulement du fait de volumes moindres ;
- les coûts de structure sont également plus faibles que prévus, comprimés en 2013 et 2014 par rapport aux deux années précédentes.

GLD Atlantique a indiqué que :

- les coûts éligibles étaient de 85,6 M€ sur la période, contre 98,7 au budget prévisionnel ;
- les subventions éligibles prévisionnelles de 29,9 M€ contre 34,1 M€ au budget prévisionnel ;
- le résultat consolidé de la période 2010-2014 serait de -5,7 M€ (avec subventions).

2.2. Les pistes d'action de l'opérateur

GLD Atlantique se préoccupe de l'avenir de l'autoroute de la mer, considérant qu'il faut tout faire pour en assurer la pérennité ; la compagnie estime en effet qu'un arrêt serait un échec à la fois pour son positionnement stratégique déjà ancien sur ce type d'activité nouvelle et pour le développement ultérieur, d'une manière générale des autoroutes de la mer dans notre pays.

Elle a donc mené des réflexions internes, dont elle a fait part à la mission, pour tracer des pistes de consolidation, tentant de gommer tout recours à des contributions publiques.

Un compte de résultat type bâti sur l'activité actuelle enregistre, en dehors de ces concours, une perte de l'ordre de 8M€ (charges 21 et recettes 13). Un tel schéma a conduit la compagnie à s'interroger sur l'optimisation des recettes et des dépenses pour tenter d'obtenir un équilibre d'exploitation. Son analyse la conduit à estimer que si du côté des recettes, peu d'améliorations sont à espérer, des leviers semblent par contre possibles en matière de coûts.

2.2.1. Recettes

Selon les estimations de la compagnie, il est délicat d'escompter des gains de volumes captables tant en unités de fret qu'en passagers fret, compte tenu de la structure des trafics et du contexte économique influant sur ces derniers. Malgré une offre de qualité à bord, les recettes « passagers » semblent limitées du fait de la propension à l'économie des conducteurs, plus enclins à consommer des produits apportés que ceux proposés sur le navire.

Par contre, l'analyse des résultats enregistrés et de la demande permet de penser que le marché des véhicules particuliers pourrait se développer. GLD Atlantique ne table pas trop cependant pour le moment sur ce développement ; la convention Marco Polo freine en effet le développement des activités étrangères au fret en écrétant les bénéfices qui en sont issus. De surcroît, GLD Atlantique n'a aucune assurance sur l'absence d'adhérence, sur ce point, entre la convention Marco Polo et la convention avec les États ; en réalité, la compagnie ne sait pas si la règle d'écrêttement s'appliquera aux aides d'État pour la période restant à courir après les aides Marco Polo. Mais il est probable qu'elle le soit.

Cet élément est pourtant déterminant pour le développement ou non, dans les années qui viennent, de l'axe « véhicules particuliers ».

2.2.2. Coûts

GLD Atlantique a distingué trois axes de recherche de compression des coûts :

- 1°) Agir sur les coûts navire ;
- 2°) Agir sur les coûts portuaires ;
- 3°) Agir sur les coûts de structure.

2.2.2.1. Navire

Deux propositions ont été faites aux États par la compagnie, la seconde (changer de type de navire) étant plus radicale que la première (économiser du carburant).

Peser sur le coût des soutes

Compte tenu du niveau historiquement haut du coût des carburants marins, tendance qui ne devrait pas s'inverser d'ailleurs à moyen et long terme, il s'agit d'économiser les volumes de fioul consommés en diminuant la vitesse du navire.

Celle-ci est contractuellement de 23 noeuds (cf. convention annexe A1) pour 14 heures de traversée. Il s'agit donc d'augmenter le temps de traversée sans dégrader pour autant l'attractivité de la ligne pour les clients actuels. La durée est déjà passée de 14 à 15 heures avec l'accord des États et GLD a proposé d'augmenter encore le temps de traversée pour l'établir à 16 h 30.

Redimensionner le navire

Les coûts liés au navire, affrètement et soutes, représentent environ 65 % des charges d'exploitation totaux ; c'est donc sur eux que l'armateur souhaite agir en priorité, en affrétant une unité plus petite, qui permettrait d'abaisser significativement ces charges, tout en sauvegardant bien sûr les objectifs de report modal.

Le navire utilisé actuellement est très exactement celui qui est décrit par la Convention, navire type établi sur la base du navire utilisé par l'armateur sur la ligne Toulon - Civitavecchia et qui avait fait ses preuves dans le cadre d'une autoroute de la mer (notamment en ce qui concerne le besoin d'un ROPAX¹⁰ et non d'un RORO¹¹).

Le choix du navire est déterminé, pour la ligne, par deux facteurs :

- la capacité d'emport (exprimée en mètres linéaires) afin de pouvoir atteindre les objectifs de report modal ;
- la capacité du navire à affronter le Golfe de Gascogne qui est une mer compliquée à naviguer, surtout pour une navigation perpendiculaire à la houle. Il faut un navire puissant et plutôt pas trop haut sur l'eau, mais en tout état de cause la vitesse sera réduite par rapport aux exigences conventionnelles.

Sur ces deux points, une adaptation de la Convention sera nécessaire, compte tenu des caractéristiques inférieures en mètres linéaires et en vitesse, soit un temps de transit allongé pour une capacité d'emport moindre.

¹⁰ Un navire ro-pax ou navire mixte, de l'acronyme anglais *Roll-On-Roll-Off-Passenger-ship*, est un navire roulier accueillant également des passagers.

¹¹ Un Ro Ro (de l'anglais *Roll-On*, *Roll-Off* signifiant littéralement « roule dedans, roule dehors »), ou roulier, est un navire utilisé pour transporter entre autres des véhicules, chargés grâce à une ou plusieurs rampes d'accès.

En réalité, l'armateur estime que cela ne devrait pas poser de problème.

En effet, les États se sont déjà prononcés sur une réduction du temps de transit d'une part¹², en autorisant pour la ligne actuelle un temps de transit de 16 heures 30 pour faire des économies de carburant.

Pour le second point (capacité d'emport), les États, par la même lettre que celle susvisée, souhaitent connaître les conditions de mise en œuvre du scénario proposé pour être en mesure de l'analyser et de prendre une décision.

Selon GLD Atlantique, la diminution de la capacité d'emport n'aurait d'impact que pour les départs à plein, soit deux départs par semaine depuis Gijon, et se traduirait par une perte d'une quarantaine de remorques maximum par semaine, soit environ 2000 par an.

GLD Atlantique a déjà prospecté le marché de l'affrètement pour trouver le navire ad hoc, qui serait idéalement du type du « Scandola »¹³ de la Compagnie méridionale de navigation (CMN), avec cependant si possible une puissance supérieure pour tenir compte des conditions de navigation dans le Golfe de Gascogne et ne pas trop perdre de surcroît en confort.

Globalement, l'adoption d'un navire de cette dimension engendrerait une perte de l'ordre de 1 M€ en recettes, mais moins importante que les économies engendrées sur le poste affrètement et soutes (- 4,39 M€), soit un gain global de 3,4 M€ sur le seul poste navire.

Par ailleurs, la moindre taille du navire entraîne mécaniquement d'autres économies sur les autres postes notamment portuaires, soit au total 1,14 €.

Au total, ces compressions ramèneraient le résultat négatif de 8M€ à 3,4 M€.

Les gains sur le poste « navire » ne suffisent donc pas à réduire le déficit hors subvention.

2.2.2.2. Coûts portuaires

GLD Atlantique estime que les coûts portuaires pourraient être diminués, voire le cas échéant supprimés, sur trois postes : les droits portuaires stricto sensu, la manutention des camions, les coûts de pilotage.

Les droits portuaires

L'armateur a comparé les frais (droits) portuaires au Havre, où Louis Dreyfus Armateurs exploite une ligne transmanche quotidienne vers la Grande-Bretagne (Portsmouth), et dans les deux ports de bout de la ligne de l'autoroute de la mer, Nantes et Gijon et constaté que ni Nantes, ni Gijon, contrairement au Havre, n'avaient de « cohérence shortsea » ni de tarification adaptée au transport maritime à courte distance.

¹² Lettre conjointe du 2 avril 2013.

¹³ Ce navire pourrait être mis sur le marché par la CMN.

Par exemple, les droits de port sont, d'après les éléments recueillis auprès de la compagnie, près de deux fois plus élevés à Nantes-Saint-Nazaire qu'au Havre, un peu moindres cependant à Gijon (81%). Ces différences sont incompréhensibles pour l'armateur, qui estime que le GPM de Nantes-Saint-Nazaire ne prend pas en compte, au contraire du Havre, la spécificité du TMCD. Cela résulte peut-être, estime-t-il, de l'absence de concurrence.

La manutention des camions

Toujours en comparant la situation entre Le Havre et Nantes-Saint-Nazaire, voire Gijon, GLD Atlantique constate qu'il n'y a pas de manutention au Havre pour les camions, au contraire des deux ports de la ligne. Il s'interroge sur la possibilité qu'il y aurait à supprimer cette manutention à Nantes.

Les frais de pilotage

Le coût du pilotage est à Nantes-Saint-Nazaire, toujours selon la même source armatoriale, près de 4,7 fois plus important qu'au Havre, un peu plus de 2 fois à Gijon.

Cela tient essentiellement à l'absence de licence de capitaine pilote à Nantes, du fait de la position des pilotes qui jugeraient l'estuaire de la Loire risqué.

Effectivement, le règlement local du pilotage de l'estuaire de la Loire interdit ce type de licence pour les navires de plus de 120 mètres. Le Norman Asturias actuellement exploité par GLD Atlantique en fait 160.

Pour la compagnie, les commandants du navire ont une pratique suffisamment fréquente du port pour qu'une dérogation puisse être obtenue, mais l'avis des pilotes, requis avant toute décision du Préfet en la matière, bloquerait toute évolution.

* *
*

Au total, GLD Atlantique juge possible une économie de 1,6 M€ annuels sur les coûts portuaires si on « jouait » sur ces trois postes.

Dans ces conditions et dans le meilleur des cas, le manque de financement de l'exploitation serait ramené à 1,8 M€.

2.2.2.3. Coûts de structure

Enfin, les coûts de structure sont déjà bas, très contraints. S'ils n'ont pas touché le marketing selon les dires de l'armateur, les abaisser compromettraient certainement l'approche commerciale.

2.3. Les pistes de la mission d'évaluation

La mission a pris en compte les propositions de l'armateur, qu'elle a analysées avec une approche critique (2.3.1.).

Elle s'est interrogée également sur les pistes d'accompagnement externes à l'exploitation (2.3.2.)

2.3.1. Une approche critique des propositions de l'armateur

GLD Atlantique a pris une position de « tueur de coûts », posture toujours radicale qu'il convient ensuite de passer au crible de la critique pour juger de la faisabilité concrète des préconisations.

Cela étant, toutes les pistes évoquées par l'armateur, même celles qui peuvent être jugées quelque peu provocatrices, doivent être explorées le plus sereinement possible par l'administration, car elles comportent une part de pertinence.

2.3.1.1. Le navire

Le redimensionnement du navire, tel que proposé, paraît une solution réaliste compte tenu des économies qu'il procure d'une part et de sa bonne adaptation vraisemblable aux réalités du trafic telles que l'on peut les appréhender à court et moyen termes d'autre part.

Cela étant, cette approche traduit une certaine résignation.

La mission estime pour sa part qu'il faut au contraire donner une nouvelle ambition à la ligne, et étudier la mise en exploitation de deux navires de la taille du navire préconisé pour remplacer le Norman Asturias, mais avec des caractéristiques affirmées de développement durable, notamment en matière de propulsion « propre » répondant aux normes à venir en termes d'émissions d'oxydes de soufre (abaissement du seuil dans les eaux de l'Union européenne en 2020), mais aussi d'oxydes d'azote, de particules et de CO².

L'armateur avait envisagé le doublement de la capacité (6 rotations par semaine) sur la base de navires équivalant au navire actuel, mais avait été dissuadé de poursuivre dans cette voie pour deux raisons :

- aucun de ses clients n'avait été en mesure de lui confirmer un quelconque doublement des volumes confiés à la ligne ;
- la mise à disposition de volumes supplémentaires non utilisés aurait pu constituer pour les clients un bon argument pour obtenir un meilleur taux de fret.

La compagnie estimait que dans ces conditions la voie conduirait à une situation très périlleuse en termes de résultats d'exploitation.

Cela étant, une perspective nouvelle, fondée sur :

- une image flatteuse pour les transporteurs, celle d'un transport maritime propre ;
- une offre qui peut entraîner une hausse de la demande à condition d'avoir une approche commerciale rénovée (cf. point 2.3.2.4. infra)

paraît mériter une étude sérieuse de l'ensemble des volets, technique, commercial, économique et financier, en prenant en compte les autres axes de progrès ci-dessous.

1. La solution proposée par l'armateur de redimensionner le navire doit être acceptée à court terme, compte tenu des économies générées sur le poste des coûts d'exploitation.

2.3.1.2. Les coûts portuaires

L'approche de GLD Atlantique sur les coûts portuaires associés à cette autoroute de la mer (mais contenant aussi en germe une réflexion sur la problématique du traitement des autoroutes de la mer en général) est aussi un plaidoyer contre l'immobilisme et le maintien irraisonné de tous les avantages acquis de certains prestataires ; ce plaidoyer semble devoir être reçu à ce titre. Cependant, l'armateur ne doit pas oublier que, tout comme lui, les prestataires portuaires doivent trouver un équilibre financier dans cette opération.

Concernant le grand port maritime proprement dit, le chiffre d'affaires annuel de la ligne (droits de port, location de terrains, lamanage,...) est de 1,4 millions d'euros à mettre en parallèle avec l'investissement de 25 millions d'euros réalisé par le GPM pour accueillir la ligne. Le port nous a indiqué que les tarifs pratiqués étaient les mêmes que ceux applicables aux autres lignes shortsea : Montoir-Vigo, Airbus.

Il n'appartient pas au GPM de subventionner cette autoroute de la mer, subvention qui pourrait être assimilée à une aide d'Etat complémentaire. Par contre, dans l'optique de la mise en ligne d'un second navire évoquée plus haut, un accompagnement commercial devrait être envisagé et des négociations entre le port et l'armateur pourraient être engagées sur cette base.

La mission signale aussi qu'elle a constaté des relations très dégradées entre le GPM et GLD Atlantique, malgré la participation, certes symbolique, du GPMNSN au capital de GLD Atlantique. Il est certain que le rétablissement de relations de confiance et l'affichage d'un objectif volontariste commun de développement de la ligne sont un préalable indispensable à sa pérennisation.

Concernant la manutention des remorques, la demande de GLD Atlantique est difficilement compréhensible. En effet, la situation juridique est la même dans tous les ports français depuis la réforme de la manutention portuaire de 1992. En fonction du besoin réel de manutention, le client fait appel à une entreprise de manutention qui exécute les prestations avec son personnel ou avec celui d'une structure inter-entreprises, souvent des dockers mensualisés.

Il s'agit donc d'une question commerciale, à négocier entre l'armateur et l'entreprise de manutention, étant précisé qu'une augmentation du volume par escale devrait mécaniquement faire baisser les coûts.

La question de l'octroi de la licence de capitaine pilote doit, elle, être réexaminée.

En effet, d'une manière générale, ces licences sont octroyées pour la conduite d'un navire donné, de manière nominative à son ou ses commandants sous trois conditions : un nombre minimum d'escales par an, l'aptitude physique et une connaissance de base de la langue française. Un examen permet de s'assurer de la compétence du capitaine par rapport aux caractéristiques de navigation propres au port.

Pour chaque port, le préfet détermine les conditions générales, sur proposition de la commission locale du pilotage, d'ouverture de cette licence : type de navire concerné, longueur maximale, nombre et fréquence des escales requis.

La commission locale s'est réunie le 3 mai 2012 sur ce sujet, sans déboucher sur des avancées concrètes.

Là encore, la discussion pourrait être ouverte (ou ré-ouverte) au sein du port, en prenant en compte la grande fréquence des escales, pour déroger au critère de longueur actuellement en vigueur, et en prévoyant, si c'est nécessaire et en même temps possible, une suspension momentanée, à la demande de la capitainerie, de l'emploi de la licence de capitaine pilote en cas de certaines contraintes météorologiques ou nautiques.

Pour dépassionner le débat et objectiver la question, le recours à un ou plusieurs experts, non directement impliqués, devrait être envisagé.

Il y a donc des marges significatives d'amélioration des conditions financières du passage portuaire, mais cela doit avoir lieu dans un esprit d'ouverture réciproque, en dépassionnant le débat, dans une optique de développement de la ligne et avec la claire conscience que l'avenir de la ligne est en jeu et qu'il vaut peut-être mieux faire des efforts d'adaptation que de la perdre ou de bloquer durablement le développement local du TMCD.

Une démarche du même type pourrait être envisagée à Gijon.

2. Mettre à l'étude les pistes de réduction des coûts portuaires envisagées par l'armateur et ouvrir le champ de négociation correspondant.

Sans prétendre arriver pour autant à réduire les coûts au niveau des pistes évoquées par l'armateur (-1,6 M€), l'effort peut cependant être en partie fructueux.

2.3.2. Les pistes d'accompagnement externes

Il s'agit là à la fois du contexte fiscal et réglementaire, et aussi d'un soutien en termes d'études de marché débouchant sur une rénovation ou une relance des actions commerciales.

2.3.2.1. Taxe poids lourds et écobonus

La taxe poids lourds : des perspectives insuffisantes d'accroissement de l'élasticité tarifaire

LDA espérait, pour 2013, une élasticité tarifaire accrue du fait de l'intervention de l'éco-taxe dès le mois de juillet. Cet instrument, dans sa version réglementaire initiale, aurait, selon la compagnie, procuré un avantage supplémentaire de 50€ environ par rapport à la route.

Les nouvelles conditions prévues par le texte récemment adopté, inclus dans la loi n° 2013-431 du 28 mai 2013 portant diverses dispositions en matière d'infrastructures et de services de transports législatif, réduiraient cet avantage de moitié, d'où une limite d'élasticité tarifaire de l'ordre de 525 € au mieux pour le futur. Au-delà, l'armateur estime que le report modal à l'envers s'opère (retour à la route). Ce texte entrera en vigueur le 1er octobre prochain.

La compagnie est désormais en mesure d'affiner son estimation des conséquences de cette mesure.

L'éco-bonus : des perspectives additionnelles mais au mieux tardives

L'Italie a mis en place auprès des transporteurs routiers utilisant la voie maritime un système de soutien ou éco-bonus.

Henri de Richemont, ancien sénateur et spécialiste du transport maritime, avait été chargé d'une mission sur les actions concrètes susceptibles de faciliter l'émergence des projets d'autoroutes de la mer tels que les conditions de mise en œuvre de l'éco-bonus. Dans un rapport remis en 2009, il préconisait qu'un dispositif de cette nature soit déployé au niveau européen, de manière à mieux adapter les outils financiers face à la réalité du marché et à la nature des risques propres aux projets innovants que constituent les autoroutes de la mer.

Le ministère italien des transports a ainsi déposé, en mars 2013, un dossier de demande de subvention au titre du programme RTE-T pour étudier la faisabilité juridique, technique et financière d'un mécanisme de soutien à la demande de transport maritime sur des liaisons maritime à courte distance.

Les pouvoirs publics français, le bureau de promotion du short-sea shipping (BP2S) et LD Armateurs sont partie prenantes de cette étude pilote intitulée "Magellano 2020", qui s'appuie sur le concept de corridors verts et sur le cadre du prochain RTE-T 2014-2020 qui définit les ADM comme la dimension maritime du réseau européen de transports.

Magellano 2020 propose l'interopérabilité entre le mécanisme d'éco-bonus et la directive Eurovignette pour faciliter le calcul de compensation des poids lourds recourant aux ADM.

L'étude fera le bilan de l'expérience italienne (2009-2011) qui s'adressait aux transporteurs routiers sans inclure les chargeurs cependant. Elle prévoit par ailleurs une phase de test sur trois projets pilotes dont la ligne Nantes/Gijon pour l'Atlantique.

Le calendrier est le suivant :

- un bilan des mécanismes existants (éco-bonus italien et éco-bono basque) et une phase de test sur la période 2013-2015 ;
- puis une généralisation à partir de 2016.

Un des objectifs de Magellano 2020 est aussi de proposer à la Commission européenne un éco-bonus compatible avec son prochain cadre d'intervention 2014-2020 (RTE-T) et financé par le mécanisme d'interconnection en Europe ou MIE (support financier du RTE-T), sachant qu'un tel mécanisme n'aurait de pertinence qu'au niveau communautaire compte tenu de la distance critique des ADM.

Ces travaux, dont rien ne permet de préjuger du contenu concret ni de la bonne fin, doivent néanmoins être pris en compte comme un élément de solution.

2.3.2.2. Mesures fiscales et réglementaires de soutien

L'objectif est de trouver des mesures de soutien pérennes sur des itinéraires ou congestionnés comme le passage des Pyrénées, et de faire de l'ADM Nantes-Gijon une sorte de pilote en la matière, en imaginant éventuellement des mesures parallèles en Espagne.

La mission n'a pas creusé ces pistes, citées ici pour mémoire mais qui pourraient faire l'objet d'études particulières.

Dérogations aux interdictions de circulation des poids lourds recourant à une ADM

On pourrait imaginer, sur le modèle de celle qui existe en Moselle (dérogation aux interdictions de circulation des poids lourds de plus de 7,5 t souhaitant rallier le terminal d'autoroute ferroviaire de Bettembourg), une dérogation aux interdictions de circulation pour les poids lourds ralliant le terminal de Nantes-Saint-Nazaire ou en étant issus, de manière à assouplir, les week-ends, les conditions de desserte. Cet assouplissement, en tout état de cause et sous réserve d'une faisabilité à étudier, ne bouleverserait pas notablement le volume de trafic sur les routes compte tenu de la capacité d'emport du navire actuel ou du navire futur.

Exonérations fiscales pour les poids lourds recourant à une ADM

On aurait pu imaginer une exonération de la taxe poids lourds ralliant ou quittant l'autoroute de la mer ou les autoroutes de la mer à venir, ce qui aurait été une incitation supplémentaire pour les transporteurs à utiliser ce mode combiné. Cette exonération aurait au demeurant peut-être été complexe à gérer. Compte tenu des débats au Parlement sur les exonérations à la taxe poids lourds, lors de la discussion de la loi du 28 mai 2013 susvisée, il paraît difficile d'explorer cette voie à court terme.

Une réflexion, par contre, pourrait être engagée pour ce qui concerne la taxe à l'essieu. Il faut en effet noter que les tarifs de cette taxe, qui s'applique aux camions de fort tonnage, sont réduits de 75 % pour les véhicules utilisant les systèmes mixtes rail-route (transport combiné). Un parallèle pour le transport mixte route/mer pourrait être tout à fait fondé.

3. *Procéder à l'étude d'impact approfondie des mesures fiscales et réglementaires de soutien aux autoroutes de la mer (Eco-Bonus, dérogation aux interdictions de circulation des poids lourds recourant à une autoroute de la mer, réduction des tarifs de la taxe à l'essieu).*

2.3.2.3. *Élargissement de l'hinterland du service et plate-formes logistiques*

On peut s'interroger sur l'optimisation de l'ADM via l'intermodalité et le développement logistique, qui répondent à la nécessité de pouvoir distribuer des produits de manière efficace dans un temps et à un coût efficient.

Il n'est pas certain que tous les efforts aient été accomplis à cet égard par chacun des ports de bout de ligne .

La proximité de l'agglomération nantaise et de la plate-forme logistique de Montoir, qui possède des disponibilités foncières, est un atout insuffisamment développé. Une démarche de promotion du GPM et de l'armateur auprès des grands logisticiens devrait être engagée pour les inciter à développer à Montoir des installations logistiques dédiées et fixer sur le site des flux de marchandises entre la France et l'Espagne, ayant vocation à devenir des « fonds de cale ».

L'idée avait été émise d'associer à l'autoroute de la mer une desserte ferroviaire, voire une autoroute ferroviaire. A ce stade, la mission considère que les éléments sur des flux potentiels sont insuffisants et que le montage d'une telle desserte, qui devrait certainement faire appel à des fonds publics, ne pourrait que compliquer le débat actuel sur la pérennisation de la ligne maritime.

[Actualisation de l'étude des trafics potentiellement captables et dynamique commerciale]

Actualisation de l'étude des trafics potentiellement captables

La convention avait été bâtie sur la base d'une étude de trafic fondée sur l'Enquête Transit 2004 (Observatoire franco-espagnol des trafics dans les Pyrénées) en retenant un taux de croissance annuel de 2,6 % (annexe A8 citée supra) à partir d'une base initiale de près de 190.000 poids lourds en 2004-2005 et à 450 € le passage.

Ces chiffres sont maintenant anciens, datant de près de 10 ans et le contexte économique a été singulièrement bouleversé.

Compte tenu d'une part d'une nouvelle enquête intervenue en 2010, ces éléments mériteraient d'être actualisés, afin de mieux soutenir les prévisions pouvant sous-tendre et justifier une révision des objectifs et une adaptation de la politique commerciale.

4. Actualiser les études déjà réalisées sur les trafics potentiellement captables.

Dynamique commerciale

GLD Atlantique déclare avoir déployé tous les efforts nécessaires pour « vendre » la ligne auprès des transporteurs et a indiqué que les économies de siège et coûts centraux n'avaient pas touché les aspects de commercialisation.

La mission note qu'il ne peut y avoir d'approche commerciale par les prix, puisque l'élasticité de l'offre par rapport aux coûts du « tout routier » est faible ; une action agressive par une politique de bas prix n'aurait pas d'autre effet que de diminuer encore le résultat, ce qui n'est pas l'objectif. L'armateur s'est d'ailleurs essayé à ce type d'action, notamment sur les retours vers l'Espagne, lorsque le taux de remplissage est faible, et n'a pas eu de succès, la problématique dans ce sens n'étant pas le prix mais la recherche de cargaison « au spot » de la part des camions qui reviennent à vide depuis le nord de la France. D'après les descriptions de l'armateur, les camions disposent de 24 heures pour trouver une cargaison ; se dirigeant vers Montoir pour emprunter le navire, ils raccourcissent ce délai et s'interdisent en pratique toute cargaison à l'est de la ligne Le Havre-Marseille.

Cela étant, pour renforcer la part des clients habituels de la ligne, on pourrait imaginer un renforcement de la synergie commerciale entre la compagnie et les deux ports, qui ne semble pas être totalement optimisée. Les ports ont en effet connaissance de transporteurs utilisateurs potentiels de la ligne, qui pourraient utilement être « rabattus » vers les services commerciaux de la compagnie maritime, à charge pour elle de faire valoir son offre.

Outre le développement de l'activité logistique évoqué au paragraphe 2.3,2,3, une piste semble insuffisamment explorée, celle d'une mise en synergie de la ligne Montoir-Gijon avec les lignes transmanche au départ des ports bretons et normands. Des contacts pourraient utilement être engagés pour développer une offre groupée de la Grande Bretagne à l'Espagne, même si des lignes maritimes directes existent déjà.

Par ailleurs, tout effort semble abandonné d'augmenter le panier moyen des consommations à bord. Or les recettes « passagers » sont singulièrement faibles, et une analyse des raisons mériterait d'être conduite, alors que l'offre à bord semble convenable. Au minimum, une enquête sur les attentes des conducteurs de camions comme des passagers des véhicules particuliers pourrait être effectuée.

2.4. Bilan

Les éléments exposés supra mettent en évidence que les tarifs sont très tendus, proches du coût du routier, et sans guère de marge nouvelle même avec la taxe poids lourds qui entrera en vigueur. La barre, en réalité, a été placée haut dans le projet originel, à la fois en termes de fréquentation et de revenu moyen par véhicule.

Face à l'extrême compétitivité du transport routier, le concept ne peut fonctionner qu'avec :

- un outil naval bien dimensionné offrant des prestations adaptées ;

- des efforts partagés entre les acteurs concourant au service ;
- une subvention additionnelle comprise, annuellement, en fonction de la limitation des coûts de l'outil naval (navire plus petit) et de la compression des frais portuaires au sens large, comprise entre près de 2 M€ et 3,4 M€. Le maintien de cette subvention mérite une expertise juridique spécifique

Cette subvention peut être justifiée par la prise en considération de l'intérêt général sous un angle triple : environnemental, service public, impact de la ligne sur les coûts externes du transport routier.

Cela étant, on en reste à un report modal insatisfaisant, avec des volumes encore insuffisants.

On peut imaginer avoir plus d'ambition, d'une part en plaçant cette autoroute de la mer au centre d'un réseau maillé de lignes de TMCD desservant le nord et le sud, d'autre part en utilisant la mutation énergétique résultant de la nécessité, pour le transport maritime, d'être exemplaire au plan environnemental. Toutes les politiques européennes (transports, énergie, climat, environnement) vont dans ce sens, et il peut être opportun de promouvoir une image de marque innovante à ce point de vue.

On se trouve in fine devant 3 hypothèses :

- sortir du dispositif, ce qui ne serait pas un bon signal et compromettrait pour longtemps l'application du concept d'autoroute de la mer dans notre pays ;
- se contenter d'une solution dégradée avec un navire plus petit, une durée de transit plus longue, etc. En termes de développement, cette solution est en réalité assez négative .
- mettre en ligne deux navires bien dimensionnés et répondant à des normes environnementales permettant d'afficher un label « vert », pour avoir 6 départs dans chaque sens par semaine, avec une approche commerciale rénovée.

5. Expertiser à travers un business plan à fournir par l'armateur la solution de moyen terme consistant à mettre en ligne deux navires bien dimensionnés avec une approche commerciale rénovée.

6. Procéder à l'expertise juridique de la mise en place pérenne d'une subvention d'exploitation pour ce type de ligne (sous forme de délégation de service public), puisque l'équilibre ne peut résulter de la seule réduction des coûts de production et des politiques tarifaires.

En fait, la solution dite « dégradée » pourrait être un sas intermédiaire vers la troisième, qui mérite des études complémentaires approfondies. Et un « business plan » qui pourrait être utilement sollicité de l'armateur.

Jean-François Jouffray



Inspecteur général de
l'administration du
développement durable

Gérard Patey



Ingénieur général
des ponts, des eaux et des
forêts

Patrick Labia



Inspecteur général de
l'administration du
développement durable

Annexes

1. Lettre de mission

008535 - 01



MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DU DÉVELOPPEMENT DURABLE
ET DE L'ENERGIE

*Le ministre délégué chargé des Transports,
de la Mer et de la Pêche*

Paris, le

06 AOUT 2012

Le Ministre

à

Monsieur le Vice-Président du Conseil général
de l'environnement et du développement durable

— Référence : 12005699

Objet : Mission d'évaluation sur l'autoroute de la mer entre les ports de Nantes-Saint-Nazaire (France) et de Gijon (Espagne)

Les autoroutes de la mer constituent une offre de transport à haut niveau de service intégrant le mode routier et le mode maritime pour l'acheminement de remorques accompagnées de chauffeurs ou de remorques non-accompagnées. Leur performance repose sur la vitesse des navires et l'efficacité du passage portuaire. Elles offrent des prestations particulièrement intéressantes sur le plan socio-économique liées à la décongestion des routes et à la diminution du risque d'accidents et des nuisances sonores. Leur potentiel de report modal a conduit l'État à retenir les autoroutes de la mer pour le contournement des Alpes et des Pyrénées.

En coopération avec l'Espagne, la France a ainsi lancé en avril 2007 un appel à projets international pour le lancement d'autoroutes de la mer sur la façade atlantique avec un objectif de report modal de 100 000 à 150 000 poids-lourds. Deux liaisons ont été retenues à la suite de cet appel à projet par une Commission intergouvernementale franco-espagnole en avril 2009 :

- une liaison Nantes - Saint-Nazaire / Gijon exploitée par une filiale du groupe Louis Dreyfus Armateurs depuis septembre 2010 ;
- une liaison Nantes-Saint-Nazaire / Vigo intégrant une connexion vers les ports du Havre et d'Algeciras selon une logique de report modal des trafic entre le nord et le sud de l'Europe. Ce projet, sélectionné en même temps que le premier service Nantes / Gijon, est en cours de finalisation puisqu'il doit obtenir le feu vert de la Commission européenne sur les aides d'État.

La France et l'Espagne ont choisi d'apporter un soutien financier significatif à ces deux opérations, à hauteur de 15 M€ par projet et par État, afin de pallier l'absence d'initiative privée sur cet axe et de créer un différentiel de coût incitatif pour les transporteurs routiers durant la phase de démarrage. L'objectif des deux États étaient aussi de sélectionner des projets viables au-delà de cette période.

Hôtel de Roquelaure - 246 boulevard Saint-Germain - 75007 Paris - Tél : 33 (0)1 40 81 21 22
www.developpement-durable.gouv.fr

L'autoroute de la mer Nantes-Saint-Nazaire – Gijon lancée dans ce cadre est opérationnelle depuis septembre 2010. En 2011, les trafics de l'ordre de 20 000 poids-lourds, étaient supérieurs aux prévisions et sont restés sur cette tendance au cours du premier semestre 2012. Après 18 mois d'exploitation, un premier bilan technique et financier du service montre qu'il constitue une réussite commerciale mais que son équilibre économique et financier reste incertain et *a priori* conditionné aux aides publiques. L'enjeu est désormais d'anticiper sur la fin des aides au démarrage prévues en 2014 pour pérenniser le service au-delà de cette période.

L'objectif de votre mission sera donc d'identifier les facteurs de réussite et de viabilité de l'autoroute de la mer à l'expiration des subventions actuellement accordées par les États et la Commission européenne au titre du programme Marco Polo.

À cette fin, la mission effectuera d'abord l'étude du coût complet du service tel qu'il est actuellement exploité. Elle étudiera notamment les pistes d'optimisation des coûts et de dynamisation de la recette commerciale.

La mission analysera ensuite les conditions de l'équilibre financier du service à travers l'impact de la fin des aides au démarrage en 2014 sur les tarifs et sa fréquentation.

Elle étudiera, sur cette base, les facteurs de nature à assurer la pérennité et l'attractivité du service au regard des attentes des transporteurs routiers. Elle pourra ainsi formuler toute proposition sur les leviers internes, propres à l'exploitation du service à travers sa tarification et sa commercialisation, relevant de l'opérateur ou de ses prestataires. La mission pourra en outre identifier les leviers exogènes permettant d'assurer l'équilibre économique – y compris socio-économique – du service. En particulier, elle s'attachera à identifier les marges de manœuvre dont dispose l'État à la fois sur le plan fiscal et réglementaire pour créer les conditions nécessaires au développement de la ligne.

Enfin, la mission proposera, si elle le juge nécessaire et en fonction des résultats de son audit, des pistes de financement innovants de l'autoroute de la mer. Elle déterminera ainsi en les hiérarchisant les types de financement possibles en tenant compte du cadre communautaire et des contraintes budgétaires actuelles qui s'imposent à l'État.

Nous souhaitons disposer de vos conclusions dans un délai de quatre mois avec un rapport intermédiaire à mi-parcours susceptible de préparer les conditions économiques et réglementaire de pérennisation du service d'autoroute de la mer entre Nantes-Saint-Nazaire et Gijon. Nos services vous apporteront naturellement tout l'appui que vous jugerez utile de requérir.

Frédéric CUVILLIER



MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE,
DU DÉVELOPPEMENT DURABLE ET DE L'ÉNERGIE

*Conseil général de l'environnement
et du développement durable*

Le Vice-président

La Défense, le

22 FEV. 2013

Note

à l'attention de

Monsieur Gérard PATEY,
ingénieur général des ponts,
des eaux et des forêts

Référence CGEDD n° 008535-01

23.02.13

Par note du 6 août 2012, le Ministre délégué chargé des transports, de la mer et de la pêche a demandé au Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD) de diligenter une **mission d'évaluation de l'autoroute de la mer entre les ports de Nantes - Saint-Nazaire (France) et de Gijon (Espagne)**.

Je vous remercie de bien vouloir participer à cette mission en remplacement de M. Jean-François JOUFFRAY. Vous serez associé à M. Patrick LABIA, inspecteur général de l'administration du développement durable, à qui j'ai confié cette mission par note du 23 août 2012. Elle est enregistrée sous le n° 008535-01 dans le système de gestion des affaires du CGEDD.

Christian LEYRIT

Copies : M. le Président et M. le Secrétaire de la 2ème section
MM. Jean-François JOUFFRAY, Patrick LABIA, 2ème section



MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DU DÉVELOPPEMENT DURABLE
ET DE L'ÉNERGIE

24 AOUT 2012

**Conseil général de l'Environnement
et du Développement durable**

Le Vice-Président

La Défense, le

23 AOUT 2012

Note

à l'attention de

**Monsieur Jean-François JOUFFRAY,
Monsieur Patrick LABIA,**
inspecteurs généraux de l'administration
du développement durable

Référence CGEDD n° 008535-01

Par note du 6 août 2012, le Ministre délégué chargé des transports, de la mer et de la pêche a demandé au Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD) de diligenter une **mission d'évaluation de l'autoroute de la mer entre les ports de Nantes - Saint-Nazaire (France) et de Gijon (Espagne)**.

Je vous confie cette mission, dont le Président de la 2ème section est le superviseur. Elle est enregistrée sous le n° 008535-01 dans le système de gestion des affaires du CGEDD.

J'attire votre attention sur le souhait du Ministre de disposer d'un rapport intermédiaire en octobre 2012 et du rapport final pour le 6 décembre 2012.

Conformément à la procédure en vigueur, je vous demande de m'adresser votre rapport de fin de mission aux fins de transmission au Ministre délégué chargé des transports, de la mer et de la pêche.

Pour le Vice-Président,
Le Secrétaire général,

Louis-Michel SANCHE

Copies : M. le Président et M. le Secrétaire de la 2ème section

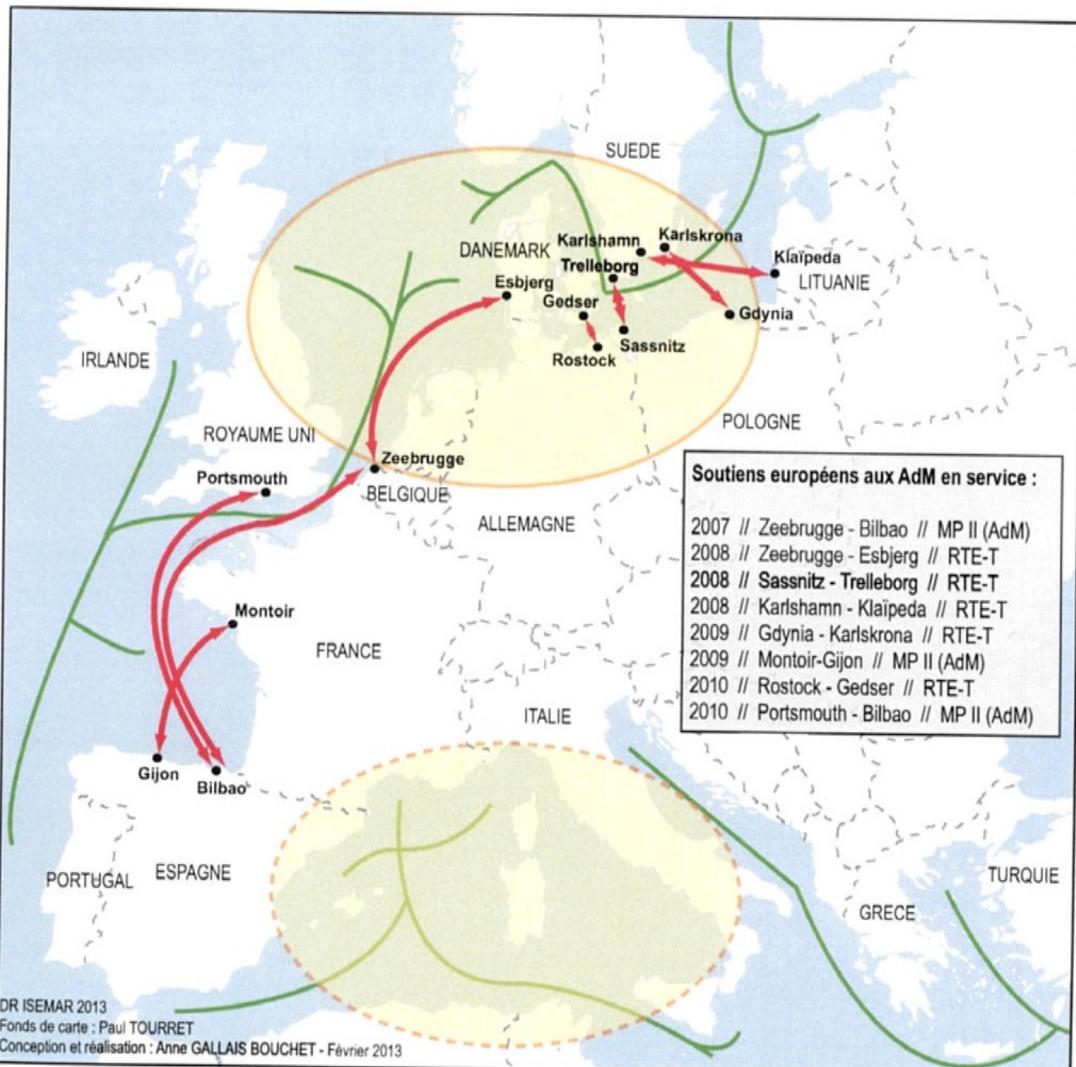
2. Liste des personnes rencontrées

| <i>Nom</i> | <i>Prénom</i> | <i>Organisme</i> | <i>Fonction</i> | <i>Date de rencontre</i> |
|------------|---------------|-------------------------------|---|--------------------------|
| GUIMBAUD | Thierry | DGITM/DST | Directeur | |
| PAJON | Florence | DGITM/DST | Chef de mission | |
| HOUIX | François | DGITM/DST | Chef de projet | |
| PERSON | Antoine | Louis Dreyfus Armateurs (LDA) | Secrétaire général | |
| BERTIN | Arnaud | Louis Dreyfus Armateurs (LDA) | Contrôleur Finance-Administration | |
| SKJOREN | Annette | Louis Dreyfus Armateurs (LDA) | Analyse marketing et financier | |
| SANTONI | Christophe | Louis Dreyfus Armateurs (LDA) | Ancien directeur général LD Lines | |
| MEUNIER | Charles | Louis Dreyfus Armateurs (LDA) | Consultant auprès de LDA | |
| CHALUS | Jean-Pierre | Autres | Président du directoire du GPM de Nantes-St-Nazaire | |

3. Cartographie des autoroutes de la mer en Europe



CARTOGRAPHIE ISEMAR LES AUTOROUTES DE LA MER EN EUROPE



Les concepts :

Définition des corridors d'Autoroutes de la mer par le schéma global des RTE-T (Projet Prioritaire n°21) :

- Corridor de la mer Baltique
- Corridor de l'Europe de l'Ouest
- Corridor de l'Europe du Sud-Ouest
- Corridor de l'Europe du Sud-Est

Les réalisations :

Lignes d'AdM en service et telles que définies et financées par les fonds RTE-T et/ou Marco Polo II.



au nombre de 8 au début 2013

Les approches :

Structuration, par le marché, d'un réseau dense de services de Transport Maritime à Courte Distance (présentant ou non la fréquence et la régularité exigées des Autoroutes de la mer) :



Réseau ancien où le marché s'est structuré de lui-même (approche "historique" Europe du Nord)



Réseau plus récent où une dynamique de marché est en cours



**Ministère de l'Écologie,
du Développement durable
et de l'Énergie**

**Conseil général de
l'Environnement
et du Développement durable**

7^e section – secrétariat général

**bureau Rapports et
Documentation**

**Tour Pascal B - 92055 La
Défense cedex
Tél. (33) 01 40 81 68 73**