

Compte-rendu

Groupe de travail Réseaux

Réunion du 18 mai 2017

Participants à la réunion

Etaient présents à ce groupe de travail :

- Jean-François DURANTON : Conseil Régional Nouvelle-Aquitaine, Direction des infrastructures et des transports de marchandises
- Anne COUSI : Conseil Régional Nouvelle-Aquitaine, Mission intermodalité
- Rebecca VIGNOLLES : Conseil Régional Nouvelle-Aquitaine, Mission intermodalité
- Emmanuelle WEILAND : SNCF, Intermodalité / Mobilité durable et Etudes de marché
- Joëlle RONNE : INDECOSA et Union CTCR - ALPC
- Olivier SORCE : CGT Cheminots
- Alain DELMAS : CERESNA
- Alain THOMAS : CERESNA
- Christian GUERIN : CERESNA
- Julien BAUDOT : CERESNA

Cadre général des ports en Nouvelle-Aquitaine

Sur la demande du Conseil Régional une saisine du CESER est en cours sur les ports de Nouvelle-Aquitaine. Elle vise à construire une stratégie Atlantique globale orientée vers la croissance bleue (les ports sont une « brique » de cette stratégie globale). Les différentes recommandations qui seront issues des travaux du CESER, ainsi que les axes de la stratégie de croissance bleue, devront in fine s'intégrer dans le futur SRADDET qui reste le document d'orientation cadre.

A la question de savoir si les ports devaient être en concurrence au sein du même territoire ou être complémentaire et en collaboration, il a été rappelé que de fait les ports souhaitent développer leur attractivité économique et industrielle, ce qui passe par la recherche de clients. En cela, les ports sont susceptibles d'être en concurrence entre eux.

Gestion et financement

Le port de Bayonne est un port régional, il est donc financé par la Région. Le GPM de Bordeaux l'est également dans le cadre du CPER Aquitaine 2015-2020, à l'inverse du GPM de la Rochelle qui n'était pas financé par le CPER Poitou-Charentes 2015-2020. Toutes ces problématiques de financement sont aujourd'hui à revoir dans le SRADDET.

Il est important de prendre en compte tous les ports de la Nouvelle-Aquitaine dans les réflexions, y compris le port départemental de Tonnay Rochefort qui est souvent oublié à cause de sa petite taille mais qui reste un véritable moteur pour l'économie locale en faisant vivre un grand nombre de petites entreprises et ainsi d'emplois.

Les enjeux du report modal pour le développement des ports

L'infrastructure ferroviaire

L'infrastructure ferroviaire est aujourd'hui en mauvais état, particulièrement sur le réseau capillaire de fret. Il s'agit d'un sujet particulièrement préoccupant que le Conseil Régional n'occulte pas. Tous les acteurs sont en effet convaincus que le fret ferroviaire est essentiel pour le développement des ports de la région.

Ainsi, la Région a identifié plusieurs lignes prioritaires sur lesquelles des investissements seront nécessaires pour les remettre à niveau. La Voie d'Ambès a déjà été remise à niveau et est aujourd'hui active grâce à sa connexion avec le GPM de Bordeaux. D'autres lignes sont encore en attente :

- Niort/Thouars
- Agen/Auch
- Mont-de-Marsan/Tarbes

Mais les finances publiques étant limitées, il y a un véritable besoin de développer des modèles économiques pérennes pour toutes ces lignes. C'est dans cette optique que la Région souhaite organiser des tours de table pour chaque ligne, rassemblant tous les acteurs concernés (y compris les industriels ou céréaliers bénéficiant du fret ferroviaire) afin d'étudier les modalités de financement et s'assurer des besoins des principaux usagers.

Outre ce travail de la Région, SNCF Réseau continue de faire un état des lieux de toutes ses lignes. Parallèlement, le projet d'Autoroute ferroviaire Atlantique continue à se développer même s'il faut garder l'échéance de 2023 pour le voir réalisé (année qui coïncide également avec la finalisation du Y Basque). Les réflexions continuent avec les différents partenaires du projet (Euskadi, Nantes, collaboration franco-espagnole entre ministères...). Des appels à manifestation d'intérêt pour les services et pour les matériels roulants vont être lancés prochainement.

Enfin, il est rappelé que le transport routier reste un secteur économique important pour la région Nouvelle-Aquitaine, qui représente de nombreuses entreprises et emplois, et qu'il est donc important de toujours associer ce secteur dans les réflexions sur le report modal.

Les OFP

Les OFP (Opérateurs Ferroviaires de Proximité) sont considérés comme une opportunité par la Région. L'OFP Atlantique qui gère le port de la Rochelle (ainsi que Nantes Saint-Nazaire) semble donner satisfaction et il y a en tout cas un véritable développement du fret ferroviaire autour du port. Il faudra cependant suivre avec attention les éventuelles évolutions qui pourront avoir lieu suite au remplacement d'Eurocargorail par Ouestrail au sein de l'OFP Atlantique. Dans le contexte actuel pourtant difficile du fret ferroviaire, le succès de l'appel d'offres pour remplacer ECR peut être vu comme un indicateur supplémentaire confirmant la pertinence et l'efficacité du modèle économique d'OFP Atlantique qui vise à offrir aux acteurs portuaires des solutions logistiques ferroviaires pérennes et de qualité.

Le port de Bayonne a vu la création récente de l'OFPP Sud-Ouest géré principalement par la CCIT Bayonne - Pays basque.

Aujourd'hui, le développement du report modal reste un enjeu majeur tant sur le plan économique qu'environnemental et est soutenu par une volonté politique régionale, mais il reste encore à mieux articuler la complémentarité entre les modes, en incluant notamment la complémentarité des plateformes logistiques.

Selon le Conseil Régional un soutien plus fort aux entreprises engagées dans le report modal pourrait être bénéfique, mais aujourd'hui les aides sont régies et contraintes avec des plafonds assez bas, ce qui empêche au-malgré la volonté politique de soutenir ces entreprises de les appuyer à la hauteur des enjeux. A ce titre, l'association Objectif OFPP travaille pour créer un régime d'aide spécifique pour les entreprises dans le report modal afin de contourner ces contraintes de financement.

Le fret fluvial

Le fret fluvial est vu par les différents acteurs comme un vrai sujet, bien qu'aux petits enjeux. En effet, sur le territoire de Nouvelle-Aquitaine, le fret fluvial se limite quasiment à l'estuaire et au canal latéral de la Garonne. Il s'agit donc d'un mode assez anecdotique de par le volume et la zone couverts, ce qui n'empêche pas qu'il existe bel et bien un véritable potentiel de développement, répondant en plus aux enjeux écologiques et permettant d'offrir une alternative supplémentaire aux transports routier et ferroviaire. Une des limites majeures du transport fluvial est le fait qu'il résiste très mal aux ruptures de charge d'un point de vue économique.

VNF doit rendre publique prochainement une étude sur le potentiel de développement du fret fluvial sur le canal des deux mers.

Débats

Il est rappelé par la CGT que les enjeux environnementaux doivent être au cœur de toute réflexion sur le développement des ports, et plus largement du transport. A ce titre, au-delà des choix modaux effectués, on peut se poser la question d'ajouter une plus grande conditionnalité sur les critères environnementaux pour les aides bénéficiant aux entreprises des transports.

De plus, dans un contexte de crédits publics en constante baisse, la question du financement et in fine de la gouvernance doit également être posée. L'ambition pour favoriser le report modal est saluée mais on peut regretter que malgré tout, cela ne s'accompagne d'aucun objectif chiffré. Sur la question des transports, la notion de service public doit rester prégnante.

Si les Cheminots CGT se félicitent de la bonne dynamique de l'OFPP pour le port de la Rochelle, ils restent prudents quant à la cession et reprise de cet OFPP en rappelant un principe de vigilance : un opérateur privé peut se désengager pour des raisons de stratégie économique non liées directement à son activité sur le port en question, et mettre ainsi à mal le développement économique du port et faire perdre le bénéfice d'années d'investissement.

Outre ces points, les participants soulèvent à nouveau la problématique du modèle économique avec un point problématique : certains ports bénéficient d'investissements importants mais des entreprises censées être les bénéficiaires de ces investissements décident malgré tout de ne pas rester. Ce point nécessite une réelle analyse pour tenter de mieux comprendre ces disfonctionnements.

Etude en collaboration avec Forum Urbain

Une étude va être réalisée en collaboration avec Forum Urbain afin d'analyser les besoins fins en matière de transport pour les habitants, les entreprises et les territoires. L'objectif est de bien prendre en compte la diversité des territoires, de la métropole aux zones rurales. En effet, la Nouvelle-Aquitaine est constituée de territoires très disparates. D'autant plus que même les agglomérations entre elles peuvent être très différentes, de mêmes que les zones rurales, de la Creuse aux Pyrénées-Atlantiques.

Les acteurs impliqués dans le projet doivent clarifier les contours de la commande afin d'orienter au mieux la préparation méthodologique. De nombreuses contributions ont été apportées par tous les acteurs lors des échanges :

- L'analyse des indicateurs et des besoins exprimés en 2017 sont importants, mais l'étude doit surtout tenir un rôle prospectif et éclairer sur les besoins à venir en matière de transport. C'est de cette manière que la collaboration entre le CERESNA et Forum Urbain apportera la plus grande valeur ajoutée.
- Il est important de mettre en avant le ressenti et la vision des publics cibles : selon eux/pour eux, à quoi servent/doivent servir les transports ?
- Quelle qualité de transport est souhaitée (la qualité proposée peut parfois être bien supérieure à celle qui pourrait satisfaire les usagers, au détriment de la quantité ou de la desserte par exemple).
- Quels sont les freins identifiés à l'adéquation entre offre et besoins selon les bénéficiaires ?
- Analyser l'offre multimodale également pour le transport de voyageur (bus-tram...) en incluant la problématique du dernier km.
- Les CCI peuvent être un interlocuteur pertinent pour se faire l'expression des besoins des entreprises en matière de transport. Il faut également identifier au niveau méthodologique quels interlocuteurs peuvent exprimer les besoins des habitants ainsi que des territoires ? Les associations de consommateurs ou autres types d'associations peuvent jouer ce rôle pour les habitants. Concernant les territoires, la question de l'échelle est également importante : doit-on recenser les besoins à l'échelle des communes, des agglomérations, des bassins d'emploi ou de mobilité, des départements, des périmètres des SCOT ? La question est restée en suspens. A ce titre, le SRADDET aura entre autre comme mission de définir les bassins de mobilité.
- Doit-on intégrer la marche ou le vélo dans les besoins en matière de transport et si oui comment ?
- L'analyse de la dimension sociale doit être prise en compte : vieillissement de la population, évolution des revenus, discrimination à l'emploi en fonction de l'accessibilité aux transports...
- L'aspect touristique étant une composante importante des politiques d'aménagement de notre région et un secteur économique clé, il doit aussi être regardé avec attention.
- Enfin, l'étude devra aussi savoir mettre en avant les bonnes pratiques existantes.

Calendrier de travail et méthodologie

La prochaine réunion du groupe de travail « Réseaux » est fixée au 22 juin 2017 à la Bourse du Travail.

D'ici septembre, les premières plaquettes relatives aux avancées des travaux du CERESNA et des partenaires devraient être publiées.

