



Liberté • Égalité • Fraternité

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DE L'ÉNERGIE,  
DU DÉVELOPPEMENT DURABLE ET DE LA MER  
en charge des technologies vertes et des négociations sur le climat

## Appel à manifestation d'intérêt en vue de la mise en place d'une liaison régulière par la mer entre La Rochelle et Bayonne

La France, de par sa position géographique, est un pays de transit international important entre le Nord de l'Europe et la péninsule ibérique. L'article 11, section 1, chapitre III, titre I<sup>er</sup> de la loi n° 2009-967 du 3 août 2009 de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement (1) précise que « Pour le transport des marchandises, le développement de l'usage du transport fluvial, ferroviaire, du transport maritime, et plus particulièrement du cabotage, revêt un caractère prioritaire. A cet effet, l'Etat accordera, en matière d'infrastructures, une priorité aux investissements ferroviaires, fluviaux et portuaires, tout en tenant compte des enjeux liés au développement économique et à l'aménagement et à la compétitivité des territoires. Il soutiendra le développement des trafics massifiés de fret ferroviaire et fluvial, du transport combiné ferroviaire, fluvial et maritime, des autoroutes ferroviaires et des autoroutes de la mer ».

Cette ambition rend nécessaire la mise en œuvre d'alternatives pertinentes au transport routier de transit sur les axes où il est le plus important. Dans le cadre de l'engagement national pour le fret ferroviaire, des mesures ont déjà été engagées sur l'axe Europe du Nord – Péninsule ibérique avec, d'une part, l'augmentation des fréquences de l'autoroute ferroviaire Perpignan-Luxembourg et, d'autre part, le lancement de la consultation pour l'exploitation de la future autoroute ferroviaire Atlantique. Ces deux liaisons s'adressent aux flux de trafics qui passent par le Nord de la France.

Par ailleurs deux liaisons par autoroute de la mer entre la France et l'Espagne entreront en service en 2010 (Nantes-Gijon) et 2011 (Le Havre/Nantes-Vigo).

Les flux de trafic lourd qui longent la côte Atlantique (cf. carte en annexe) entre La Rochelle et Bayonne seront pour partie transférables sur ces services. Les poids-lourds en circulation sur le corridor A10/RN10 pour du transport de marchandises local ou domestique seront peu concernés par les services d'autoroute ferroviaire et d'autoroute de la mer, étant donné la localisation des lieux de transbordement.

Dans la suite de ces conclusions, l'Etat étudie la mise en place d'un service de cabotage maritime à courte distance, ci-après le « Service », entre les ports de La Rochelle et de Bayonne, distants d'environ 300km par la mer et 370km par la route.

Il est rappelé que dans le cadre des orientations communautaires sur les aides d'Etat<sup>1</sup>, le gouvernement français a mis en place un régime d'« aides au démarrage » pour l'exploitation de services réguliers de transport maritime de marchandises à courte distance (hors *feeder*), autorisé par la Commission européenne dans sa décision du 30 janvier 2002 modifiée le 14 décembre 2004. Les dossiers peuvent être transmis au ministère chargé des transports jusqu'au 28 juin 2013.

Le présent appel à manifestation d'intérêt a pour but d'identifier les attentes des différentes parties susceptibles d'être intéressées par la mise en place du Service, qui sont, à ce titre, invitées à y répondre (ci-après dénommées les « Parties intéressées ») : opérateurs de services de transport combiné ou de service de *shortsea shipping*, investisseurs, concepteurs et constructeurs de matériels navigants, opérateurs de manutentions portuaires, entreprises de BTP, promoteurs de terminaux et les diverses catégories d'usagers : transporteurs routiers, chargeurs. Les collectivités territoriales et les autres institutions publiques ou privées intéressées pourront également faire connaître leurs attentes en réponse à la présente consultation.

<sup>1</sup> 2004/C 13/03 Communication C(2004) 43 de la Commission — Orientations communautaires sur les aides d'État au transport maritime accessible à l'adresse suivante : <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:C:2004:013:0003:0012:EN:PDF>

Cet appel à manifestation d'intérêt permettra de déterminer les conditions et les modalités de la consultation qui pourra être lancée par l'Etat. Il doit éclairer les attentes et les contraintes des Parties intéressées, ainsi que la forme de leur participation à la mise en place du Service.

En particulier, les réponses au présent appel à manifestation d'intérêt doivent permettre d'éclairer l'Etat en vue de :

- préciser les caractéristiques et les contraintes techniques et opérationnelles du futur Service concernant notamment les infrastructures support, les matériels navigants utilisés, la nature des équipements à prévoir sur les terminaux ou encore la nature et la qualité des équipements des accès nautiques et terrestres aux terminaux ;
- préciser les caractéristiques économiques, financières et tarifaires du Service et les conditions auxquelles le service pourrait être vendu ;
- identifier la nature des risques entourant le projet et être en mesure d'en apprécier l'importance en fonction de la perception qu'en ont les différentes Parties intéressées ;
- identifier les éventuelles mesures d'accompagnement ou de « paysage » susceptibles de renforcer l'attractivité du projet pour les différentes Parties intéressées ;
- définir le montage juridique et financier le plus adapté aux objectifs et aux contraintes de l'exploitation du Service.

Les Parties intéressées sont donc invitées à répondre avec soin au présent appel à manifestation d'intérêt, qui doit permettre d'engager la réflexion sur le futur Service susceptible d'être mis en place.

L'Etat se réserve le droit d'utiliser ou non tout ou partie des réponses qui seront apportées dans le cadre du présent appel à manifestation d'intérêt pour préparer un appel d'offres. Les Parties intéressées sont invitées à ne pas faire état d'informations qu'elles estimeraient couvertes par le secret des affaires.

Les informations contenues dans le présent appel à manifestation d'intérêt sont données à titre purement indicatif et sont susceptibles d'évolutions. Elles ne sont pas opposables à l'Etat. Elles ne préjugent pas des suites données à cet appel à manifestation d'intérêt, l'Etat se réservant le droit de mettre fin à tout moment à la présente consultation.

## **1. Description du projet d'une liaison régulière entre La Rochelle et Bayonne par la mer**

### **a. Gouvernance du projet**

Les services centraux de l'Etat (représentés par la direction générale des Infrastructures, des Transports et de la Mer du ministère de l'Ecologie, de l'Energie, du Développement durable et de la Mer (MEEDDM), direction des Services de Transport, mission Intermodalité Fret) et locaux (directions régionales de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement ; services préfectoraux) peuvent assurer, conjointement avec certaines collectivités régionales, le financement des investissements sur les infrastructures portuaires et, le cas échéant, pour partie sur les terminaux ; ils interviennent sur les aspects réglementaires liés au projet de ligne régulière entre La Rochelle et Bayonne par la mer et sont compétents pour favoriser la mise en place du Service.

D'autres acteurs publics seront concernés par ce projet de liaison régulière par la mer :

- les collectivités territoriales interviendront, par exemple, au titre de la mise à disposition du foncier, des autorisations d'urbanisme et des règles de circulation locale. Etant donné le statut de grand port maritime conféré par le décret n° 2008-1036 du 9 octobre 2008 à l'établissement public anciennement dénommé "Port Autonome de La Rochelle", la région Poitou-Charentes pourra intervenir au titre de ses compétences en matière de développement économique, d'aménagement du territoire et de planification. Elle pourra participer, dans le cadre des contrats de projets Etat-régions 2007-2013, aux financements liés à des investissements sur les infrastructures portuaires et sur les terminaux ;
- la région Aquitaine interviendra en tant qu'autorité portuaire, compétence qui lui a été transférée dans le cadre de la décentralisation des 18 ports d'intérêt national encadrée par l'article 30 de la loi n°2004-809

du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales, et lui donne la charge de la conception, de la programmation, du financement et de la réalisation des infrastructures ainsi que la responsabilité du placement des navires ;

- la Chambre de Commerce et d'Industrie Bayonne Pays Basque, en tant que gestionnaire du port de Bayonne, a la charge du développement des projets et de l'accueil des investisseurs ;
- le grand port maritime de La Rochelle intervient au titre de la conception, de la programmation, du financement et de la réalisation des investissements sur l'infrastructure portuaire et au titre de la commercialisation et de la répartition des capacités portuaires.

## **b. Définitions**

Dans le cadre du présent appel à manifestation d'intérêt, les définitions suivantes s'appliquent :

Le terme « liaison régulière par la mer » désigne le transport, à titre principal, de vrac ou de produits liquides ou solides transportés par citerne ou par conteneurs sur des matériels navigants avec une fréquence adaptée et dans des conditions d'accès portuaires et de dessertes routières aisées. Les matériels navigants peuvent être complétés par des chargements d'autre nature.

L' « opérateur du Service » est l'entreprise ou le groupement d'entreprises, quelle que soit sa forme juridique, qui est responsable de la mise en place et de l'organisation du transport de terminal à terminal. A ce titre il assure les missions précisées au point 1 c. ci-après. L'opérateur peut offrir des services complémentaires tels que le pré/post-acheminement ou les opérations de chargement/déchargement.

Les « terminaux » du service de liaison régulière par la mer sont les zones spécialement aménagées et équipées en vue de permettre le chargement et le déchargement, voire le stockage des véhicules routiers et, le cas échéant, des autres unités de transport intermodal transportées.

## **c. Définition du Service**

Le(s) futur(s) opérateur(s) du Service devra(ont) assurer :

- la mise à disposition du matériel navigant ;
- si nécessaire, les investissements indispensables au fonctionnement du service (hors infrastructures portuaires) ;
- la gestion des opérations sur les terminaux, notamment les contrôles et formalités commerciales ;
- la gestion et commercialisation des services.

Le ou le(s) opérateur(s) du Service sont réputés faire leur affaire de l'obtention des autorisations, permis, homologations, attestations et autres agréments qui seraient juridiquement nécessaires à l'exploitation du Service.

## **d. Caractéristiques de l'exploitation du Service**

L'État appelle l'attention sur un certain nombre de paramètres considérés comme « dimensionnants » pour la réussite du projet. En particulier, il invite les Parties intéressées à prendre en compte, dans leurs réponses :

- les besoins des transporteurs routiers pour accéder aux terminaux et utiliser le Service : horaires, fréquences, logistique aux points de transbordement, temps d'attente, etc. ;
- les contraintes d'accès aux ports maritimes et aux terminaux ;
- le niveau des tarifs proposés, qui doivent rester attractifs par rapport au mode routier : le coût de revient global d'utilisation du Service pour les transporteurs, intégrant notamment les coûts du passage maritime et les coûts des pré et post-acheminements, est à mettre en rapport avec le coût du trajet « tout routier » ;
- les exigences de disponibilité, de qualité et de fiabilité du service rendu, notamment pour sa partie maritime ;



- la nature des trafics autorisés (ou incités) à emprunter le Service, en particulier la possibilité, sous réserve notamment de son étude avec les services préfectoraux des départements de localisation des terminaux, d'accepter les matières dangereuses.

## 2. Contenu des dossiers de réponse

Les Parties intéressées sont invitées à remettre, dans les conditions précisées au point 2. i ci-après et sur la base de l'ensemble des informations fournies au point 1, un dossier de réponse. Les données ne figurant pas au point 1 qui se révéleront nécessaires pour renseigner le dossier de réponse feront l'objet, de la part des Parties intéressées, d'hypothèses qui seront clairement explicitées. Il en sera de même de l'ensemble des hypothèses techniques, économiques et financières qui fonderont leurs réponses. Les principales de ces hypothèses feront l'objet d'un récapitulatif spécifique.

Le dossier de réponse comprend les éléments suivants :

### a. Nom, qualité, références et coordonnées de l' / des auteur(s) de la réponse

Un dossier de réponse pourra être renseigné par, au nom ou pour le compte d'une ou plusieurs personnes ou parties mentionnées au préambule du présent document.

### b. Description, modalités et conditions d'exploitation du Service

Le dossier comportera la description technique et commerciale du Service envisagé. À cette fin, seront présentées les conditions et modalités d'exécution de chacun des éléments de mission décrits au point 1 c. ci-dessus. L'accent sera mis sur les points suivants :

#### - Localisation, caractéristiques et équipement des terminaux

Le dossier de réponse présentera les besoins en équipement et en moyens divers des terminaux nécessaires à l'exploitation du Service tel qu'envisagé et donnera une estimation chiffrée des coûts d'investissement et de fonctionnement correspondants.

#### - Matériel navigant

Le dossier de réponse décrira les caractéristiques du matériel navigant proposé pour l'exploitation du Service. Il indiquera si ce dernier a reçu les homologations et/ou les autorisations nécessaires qui le rendent apte à naviguer sur les eaux de l'Union européenne, et si ce matériel y a déjà été utilisé. Dans la négative, il indiquera si des démarches ont été engagées pour l'obtention des homologations/autorisations et à quelle échéance celles-ci sont susceptibles d'être demandées et/ou obtenues.

Le dossier précisera les délais de fabrication (le cas échéant) et de livraison ainsi que les conditions de disponibilité du matériel navigant telles qu'identifiées par la Partie intéressée. Dans tous les cas, le dossier de réponse présentera les garanties dont la Partie intéressée s'entourerait pour disposer, dans les délais annoncés, du matériel navigant nécessaire à l'exploitation du Service.

#### - Chargements et marchandises cibles

Le dossier de réponse décrira les chargements cibles du futur Service : la nature des chargements principaux en vrac solide ou liquide et des chargements accessoires (véhicules utilitaires, caisses mobiles, conteneurs, etc.) ainsi que les dimensions maximales de ces chargements cibles.

Le dossier de réponse devra préciser si des marchandises particulières, comme les matières dangereuses, les pondéreux, etc. seraient autorisées et si elles sont prises en compte dans l'élaboration des prévisions d'exploitation ou de plan d'affaires au point 2 c. ci-après.

#### - Circulations

Les indications sur la fréquence, le nombre de jours circulés par an, les horaires et la longueur du trajet maritime seront portées dans le dossier de réponse.

Le dossier s'attachera à identifier les conditions envisagées pour l'exploitation du Service ou les contraintes éventuelles de nature technique, économique, juridique ou réglementaire susceptibles de favoriser, gêner ou empêcher la réalisation des circulations ainsi envisagées.



– Services complémentaires

Le dossier de réponse précisera les prestations complémentaires au Service qui pourraient éventuellement être proposées, comme le stockage sur ou à proximité des terminaux, une prestation de traction routière pour les pré et post-acheminements routiers, l'organisation d'une bourse de fret pour les pré et post-acheminements routiers, des services pour les conducteurs routiers (restauration, toilettes, hôtellerie, etc.), etc.

Le dossier s'attachera à identifier les conditions ou les contraintes éventuelles de nature technique, économique, juridique ou réglementaire susceptibles de favoriser, gêner ou empêcher l'offre des services complémentaires ainsi envisagés.

– Qualité du service et conditions de commercialisation

Le dossier décrira les dispositifs envisagés pour la commercialisation des services offerts.

La qualité de service et les moyens pour la mettre en œuvre seront précisés.

Le dossier de réponse mettra en évidence ce qui, pour les Parties intéressées, constitue les critères essentiels de la qualité d'une liaison régulière par la mer en général et pour le Service en particulier.

Le dossier s'attachera à identifier les conditions ou les contraintes éventuelles de nature technique, économique ou juridique susceptibles de favoriser, gêner ou empêcher la mise en place d'un service de qualité.

### **c. Modèle économique du Service**

Le dossier de réponse décrira les paramètres du modèle économique du Service. Il donnera des indications aussi précises que possible sur les éléments comptables, économiques, financiers ou fiscaux entrant dans la formation du résultat d'exploitation et du résultat courant du Service, ainsi que leur évolution, sous la forme d'un plan d'affaires prévisionnel simplifié. En particulier :

- La réponse précisera la ou les hypothèses retenues en matière de trafic (fréquentation du service) en s'attachant à démontrer leur cohérence avec les flux captables d'une part, conditions tarifaires envisagées, d'autre part. Elle s'attachera également à montrer la pertinence économique et commerciale des hypothèses tarifaires envisagées au regard, notamment, des conditions économiques et financières de production d'un service « tout routier ».
- Une attention particulière sera portée à la structure et au niveau des coûts d'exploitation, ainsi qu'au niveau des amortissements et des provisions, compte tenu des investissements ou des risques identifiés sur le projet.
- Au regard des éléments de revenus et de coûts indiqués ci-dessus, seront précisés, le cas échéant, la nature (aides en nature de toute sorte, aides financières, mesures réglementaires, etc.), le volume et la durée des concours publics qui pourraient être attendus pour permettre ou conforter la viabilité économique du Service. Ces concours pourront concerner, par exemple, les conditions de pré et post-acheminement aux terminaux (autorisation de transport à 44t, aide au transbordement,...).

Le dossier s'attachera à identifier les conditions ou les contraintes éventuelles de nature technique, économique, juridique ou réglementaire susceptibles de favoriser, gêner ou empêcher la viabilité (soutenabilité) du modèle économique et la rentabilité financière du Service.

### **d. Analyse des risques**

Le dossier de réponse s'attachera à identifier les risques attachés à la mise en œuvre et à l'exploitation du Service.

Il présentera, par exemple sous forme de « matrice », une typologie des principaux risques identifiés assortie d'une proposition de répartition et de partage des risques dans l'objectif d'atteindre l'efficacité économique maximale et l'équilibre financier de l'opération dans la durée.



## e. Portage du projet et organisation

Le dossier de réponse comportera une description de la ou des entités susceptibles d'être mises en place pour conduire les différentes missions listées au point 1 c. ci-dessus et, plus généralement, de l'organisation que la Partie intéressée envisagerait pour répondre aux conditions techniques, commerciales et financières de mise en oeuvre du Service.

La nature ou le profil des partenaires intéressés pour constituer l'opérateur du Service seront donnés à titre d'hypothèses. Le statut juridique et l'objet de chacune des entités intéressées par l'organisation et l'exploitation du Service pourront être précisés.

## f. Montage juridique

Plusieurs formules juridiques sont envisageables pour la mise en oeuvre et l'exploitation du Service. Le dossier de réponse présentera les réflexions des Parties intéressées sur la ou les formules susceptibles de répondre au mieux aux contraintes et aux objectifs du projet tels qu'identifiés dans les points précédents.

Le dossier de réponse précisera notamment, en fonction de la formule juridique retenue, la nature, le champ d'application (exploitation, fourniture des matériels navigants, etc.) et, le cas échéant la durée souhaités du ou des contrat(s) susceptibles de lier le(s) opérateur(s) à l'État.

## g. Impact environnemental et conséquences socio-économiques

Le dossier de réponse estimera le bénéfice environnemental attendu suite à la mise en oeuvre du Service en fonction des hypothèses de trafic retenues. Il fera aussi état du bilan socio-économique du projet.

## h. Remarques diverses

Le dossier de réponse pourra faire part de remarques, attentes ou conseils divers non mentionnés ci-dessus.

## i. Conditions de réponse, demandes d'informations et modalités de publication d'informations complémentaires

Le présent appel à manifestation d'intérêt est publié la **semaine du 22 mars 2010**

- au Bulletin officiel des annonces des marchés publics (BOAMP) à l'adresse <http://djo.journal-officiel.gouv.fr/MarchesPublics/>,
- au *Journal officiel* de l'Union européenne (JOUE) à l'adresse <http://ted.europa.eu/>,
- sur le site internet « transports » du ministère de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de l'aménagement du territoire, à l'adresse <http://www.developpement-durable.gouv.fr>, rubrique Transports > Mobilité et transports durables > Transport intermodal > Documentation transport.

Les dossiers de réponse, rédigés intégralement en langue française et signés par le représentant dûment habilité de la Partie intéressée, doivent être remis en deux exemplaires **au plus tard le vendredi 21 mai 2010 à 16 heures** à la Mission Intermodalité Fret en main propre ou par courrier avec avis de réception :

Direction générale des Infrastructures, des Transports et de la Mer  
Direction des Services de Transport  
Mission Intermodalité Fret - Pièce 27.70  
La Grande Arche - 92055 PARIS LA DÉFENSE CEDEX

Les demandes d'informations complémentaires, observations ou questions que les Parties intéressées souhaiteraient adresser pour la préparation de leur dossier de réponse seront communiquées, par l'intermédiaire de leur représentant dûment habilité, sous forme écrite, en langue française, et transmises en main propre ou par lettre recommandée avec avis de réception **jusqu'au vendredi 9 avril 2010 à 16 heures** à l'adresse indiquée ci-dessus.

L'État, assisté, le cas échéant, des experts dont il souhaitera s'entourer analysera ces demandes, observations ou questions et se réserve la possibilité de ne pas y répondre ou y donner suite. Les réponses qui seront apportées, ainsi que les demandes, questions ou observations correspondantes, seront, une fois

anonymisées et, le cas échéant, synthétisées, publiées dans les mêmes conditions que le présent appel à manifestation d'intérêt avant le **vendredi 23 avril 2010 à 17 heures**. Ces réponses n'engagent pas l'administration qui ne peut se prononcer définitivement qu'au vu du dossier complet transmis par le demandeur. Les Parties intéressées ne pourront s'opposer à la publication d'éléments issus de leurs questions et des réponses correspondantes. Il leur appartient donc de ne pas faire état dans leurs demandes d'informations qu'elles estimeraient couvertes par le secret des affaires.

La réponse au présent appel à manifestation d'intérêt vaut acceptation de l'ensemble des conditions et dispositions exposées dans le présent document.

## Annexe

### Circulation des véhicules lourd sur le réseau routier national Source Sondage de circulation 2004-05, SETRA, juillet 2009

