

# PMIE & REGIONS

en  
direct

## Ex-abattoir de Gad : projet abandonné

**BRETAGNE** — Le projet de réouverture de l'abattoir de porcs de Lampaul-Guimiliau (Finistère), porté par des anciens cadres de Gad, a été abandonné après que la justice a ouvert la porte à une reprise de la société d'abattage par Intermarché. Le projet visait la création de 250 emplois sur l'ancien site d'abattage de porcs de la société à Lampaul.



Fred Tanneau/APP

## C3 Consultants Atlantique disparaît

**PAYS DE LA LOIRE** — Le tribunal de commerce de Nantes a, sans surprise, prononcé la liquidation judiciaire de C3 Atlantique, vaisseau amiral du groupe C3 Consultants, l'un des principaux prestataires de Pôle emploi pour le suivi, la formation et le reclassement des demandeurs d'emplois. Aucun dossier de reprise n'ayant

été présenté aux juges pour l'entité nantaise dont les 140 salariés perdent leur emploi. Le sort des filiales, dont C3 Ile-de-France, Sud-Ouest et Est, est mis en délibéré et sera réglé courant septembre. La société Facem Management et l'association bordelaise Insup se sont portées candidates et pourraient sauver, au mieux, la moitié de l'effectif du groupe qui s'élevait au total à 580 salariés.

# L'autoroute de la mer franco-espagnole au bord du naufrage

- LD Lines va probablement suspendre la liaison maritime Montoir-Gijón.
- L'autoroute transgascogne est déficitaire sans aides publiques. La route est moins chère.

## TRANSPORTS

**Emmanuel Guimard**  
— Correspondant à Nantes

La décision est imminente. L'autoroute de la mer franco-espagnole semble atteindre son épilogue. LD Lines, filiale de Louis Dreyfus Armateurs, s'apprête à suspendre, dès cette semaine, cette liaison maritime à haute fréquence reliant Montoir-de-Bretagne, près de Saint-Nazaire, et Gijón dans les Asturies, en Espagne. Cette décision correspond à l'arrêt programmé des subventions destinées à soutenir, de façon dégressive, le lancement de la ligne. Depuis son démarrage, en 2010, les Etats français et espagnol ont versé 30 millions d'euros et l'Europe 4 millions d'euros dans le cadre du programme Marco Polo destiné à transférer vers la mer une petite partie du flux de camions.

« Nous sommes en discussion avec les Etats pour trouver une solution, modifier le service, prolonger les subventions ou les deux », indique Christophe Santoni, directeur de LD Lines. « Mais pour l'instant, nous n'avons pas abouti. » Le dirigeant décrit un paradoxe : celui d'un certain succès commercial, avec 72 % de taux de remplissage, mais un déficit chronique, si l'on enlève les subventions. En 2013, la liaison transgascogne a transporté 20.000 camions avec chauffeurs, 30.000 voitures neuves pour Renault et 13.320 voitures de particuliers, la ligne ayant gagné une clientèle touristique qui n'était pas envisagée au départ.

« Mais notre concurrent, c'est la route et le client n'est pas prêt à payer plus cher que le trajet routier », poursuit Christophe Santoni. Sans subventions, le déficit d'exploitation annuel approche les 6 millions d'euros, soit le tiers du budget annuel de la ligne.

### Prix au taquet

Selon la compagnie, le marché ne peut admettre la hausse tarifaire permettant d'éponger cette perte. En janvier, LD Lines avait tenté de sortir de cette situation par le haut en investissant dans un second navire et en prolongeant la ligne vers Rosslare, en Irlande, Poole, en Angleterre et vers Santander, en Espagne. Mais la situation ne s'est pas améliorée pour autant.

Un autre projet d'autoroute de la mer franco-espagnole est en suspens, entre Montoir et Vigo, en Espagne. Le 19 mai dernier, l'Agence exécutive pour l'innovation et les réseaux (Inea) a acté le principe d'une subvention de 3 millions d'euros. Mais pour démarrer, il faut encore la décision de la Commission intergouvernementale franco-espagnole, et les aides des deux Etats.

# 72 %

**LE TAUX DE REMPLISSAGE** des navires de la ligne Montoir-gijón. Un tel taux de remplissage est difficile à dépasser. Il signifie que certains navires sont pleins et que les routiers doivent prendre la route.



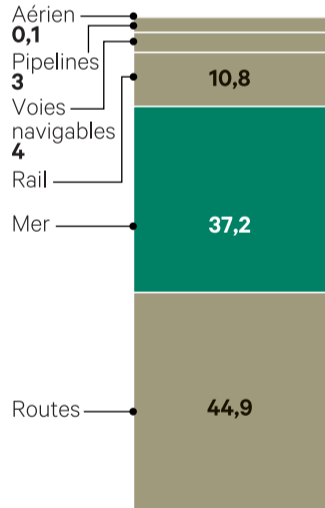
Malgré un taux de remplissage remarquable, la liaison Montoir-Gijón perdrait 6 millions d'euros par an. Photo André Bocquel

En fait, la liaison Montoir-Vigo existe déjà, depuis quarante ans. Elle assure les flux de Gefco, logisticien du groupe automobile PSA. Au rythme de deux escales par semaine, le navire transporte principalement des pièces et des voitures neuves, Peugeot et Citroën, fabriquées à Vigo. Mais pour accéder au statut d'autoroute de la mer, une troisième escale est nécessaire, avec un second navire, avec une ouverture à d'autres trafics qui restent à trouver.

« Les autoroutes de la mer fonctionnent, notamment en Europe du Nord, dans la Baltique, mais généralement sur de très longues distances, en non accompagné (camions sans chauffeurs), sur des contrats industriels et dans le cas d'une grande périodicité géographique, analyse Paul Tourret, de l'observatoire maritime Isemar. Dans ces conditions seulement, elle offre une vraie alternative à la route. » ■

## Modes de transport du fret en Europe

Répartition en 2012, en %



« LES ÉCHOS » / IDÉ / SOURCE : EUROSTAT

## Un système fragile

**ANALYSE**  
**Dominique Malécot**

Le cabotage maritime, ça marche. Depuis le début du mois, le port de Sète est relié à Istanbul par un navire pouvant transporter 160 remorques. Les exemples de ce type ne manquent pas en Europe. Au point que 40 % des échanges de marchandises intra-européens sont acheminés par lignes maritimes courtes. Il s'agit en fait de services commerciaux exploités comme tels. Un armement considère qu'il y a suffisamment de trafic pour ouvrir une liaison et adapte le nombre de départs aux besoins de sa clientèle.

La logique d'autoroute maritime est différente. Schématiquement, dans un cadre européen, les autorités chargées des transports suscitent la création d'une ligne susceptible de décharger un axe routier très fréquenté, par exemple entre le nord de l'Europe et l'Espagne, dans le cas de la liaison Montoir - Gijón. Le pari est d'attirer assez de clients pour que, après une période de démarrage plus ou moins subventionnée, la liaison trouve son équilibre financier.

### Demande touristique

« Sur Montoir-Gijón, l'armement a fait le job. Il a atteint les objectifs de trafic qui lui avaient été fixés », explique Jean-Marie Millour, délégué général de l'association BP2S chargée de la promotion des lignes maritimes courtes. « Le taux de remplissage du navire atteint 72 %, ce qui est remarquable, poursuit ce grand expert français de la question. Ils ont même été au-delà en attirant un trafic de touristes qui n'avait pas été décelé par les promoteurs de la liaison, il est vrai destinée au fret. »

Mieux, comme l'Europe le souhaite, cette ligne a eu des effets structurants sur le trafic. Des routiers français se sont installés en

Espagne et un grand logisticien du froid, STEF-TFE, a permis à une usine bretonne de yaourts d'exporter en Espagne en utilisant cette voie maritime. Reste que l'armement affirme perdre 6 millions d'euros par an. « Les routiers ont bien sûr avantage à prendre le bateau, poursuit Jean-Marie Millour, nous avons notamment obtenu que le temps passé à bord puisse compter comme temps de repos quotidien pour les chauffeurs, mais est-ce suffisant pour concurrencer certains transporteurs d'Europe de l'Est qui parviennent à vendre du transport routier de bout en bout à des prix inférieurs ? » Cela sans compter la difficulté supplé-

**Pour l'association BP2S, la solution consisterait à subventionner ce type de ligne maritime.**

mentaire d'un changement de statut juridique de la marchandise lorsqu'elle est sur le bateau... « Pourquoi ne pas considérer qu'une ligne maritime comme celle-là est une infrastructure de transport qui puisse être subventionnée comme une autre ? Aujourd'hui, seules les installations portuaires sont considérées comme infrastructures », s'interroge le délégué général de BP2S.

« C'est peut-être là le nœud du problème, remarque un bon connaisseur du dossier. La compagnie qui a un contrat de cinq ans pour monter une ligne est un client captif et personne ne lui fait de cadeau. Elle paie tout plus cher à chaque escale. La solution serait, comme l'ont fait les Italiens à une époque, d'aider non pas les compagnies mais les industriels et les distributeurs qui choisissent le bateau. » L'Europe et l'administration française ont choisi une autre voie. La peur de la fraude, sans doute. ■

## On va former les clients pour remplir les bateaux

**Combiner les modes de transport implique un vrai savoir-faire que très peu de professionnels maîtrisent. Des formations arrivent.**

Personne ne peut encore sérieusement affirmer que, faute de subventions, l'autoroute de la mer Montoir-Gijón fermera cette semaine. « Ils sont en pleine négociation, disait encore jeudi dernier un bon connaisseur de la question. Il est probable que, si elle ferme le projet de deuxième autoroute, Montoir-Vigo verra le jour quelque temps après mais, évidemment, c'est une traversée plus longue et ce ne seront pas les mêmes circuits ».

Quelle que soit l'issue, cette affaire ne peut que conforter les industriels, les distributeurs et les transporteurs dans l'idée que combiner les modes de transport, c'est au mieux créer des problèmes là où il n'y en a pas et, plus sûrement, multiplier ceux qui existent.

En fait tous les professionnels s'accordent à dire que le transport multimodal, que plébiscitent l'opinion publique et les Etats, exige de « vrais tours de main ».

Les clients et les transporteurs peuvent désormais découvrir ces petits « trucs » qui changent tout. L'association de promotion du transport maritime à courte distance, BP2S, a initié, avec l'Union européenne, deux formations spécifiques pour cela.

La première est dispensée par l'Escola Europea de Short Sea Shipping de Barcelone. Elle aborde, selon les sessions, les principaux types de transport multimodal (maritime, ferroviaire et fluvial). La partie maritime de cet enseignement initié en 2006 concerne les lignes méditerranéennes.

Lancé l'année dernière, le Centre Atlantique de Shortsea shipping européen (CASE), à La Rochelle, propose des formations intensives pour le fluvial, le ferroviaire et le

maritime. Ces dernières se font sur des navires des lignes Calais-Douvres et Montoir-Gijón.

« Nous expliquons aux participants comment cela peut s'intégrer dans leur problématique RSE. Ce sera de plus en plus important », indique François Soulet de Brugière, vice-président de CASE. Les professionnels qui y participent sont aussi appelés à revisiter leurs connaissances en matière de technique, d'éco-

nomie, de droit des transports ou de douane à l'aune des pratiques spécifiques du multimodal.

### Tous concernés

« C'est en assistant, dans la cale du navire, au chargement d'un bateau qu'on comprend réellement comment cela se passe, les erreurs à éviter, les précautions à prendre pour que tout se passe bien », résume Jean-Marie Millour délégué général de BP2S.

En fait, tous les intervenants de la chaîne des transports sont concernés par ce type de cours, dans un secteur où 85.000 postes seraient à pourvoir d'ici à 2020. Même les marins et les administrations. « En mer Baltique on utilise des techniques inconnues en Europe du Sud, par exemple en superposant deux conteneurs sur une remorque surbaissée. Cela améliore la rentabilité de ces lignes, mais il faut le voir pour croire que c'est possible », dit un spécialiste.

— D. Ma.

« La lecture du Livre blanc de 2011 de l'Union européenne incite les chargeurs à se former au transport multimodal. »

**FRANÇOIS SOULET DE BRUGIÈRE**  
Vice-président de CASE