

## Mission parlementaire pour les ports de la façade Atlantique confiée au sénateur Yannick Vaugrenard

Par lettres du 14 mars 2016, le Premier Ministre nous a confié une mission sur la stratégie des trois grands ports maritimes de la façade Atlantique, en parallèle des trois autres missions parlementaires qu'il a confiées au début de cette année concernant les grands ports placés sur les axes de la Seine, de Rhône-Saône et du Nord de la France. Nous étions invités notamment à fédérer les points de vue des acteurs économiques et politiques concernés sur les freins à lever pour que ces ports se développent, sur les conditions à réunir pour faciliter la performance des liens logistiques entre les places portuaires et leurs hinterlands, et de façon générale pour améliorer la gouvernance des établissements portuaires et développer leur coordination.

Nous avons procédé à un large tour d'horizon des problématiques rencontrées par les Grands Ports Maritimes (GPM) de Nantes-Saint-Nazaire, La Rochelle et Bordeaux dans leur développement. Dans ce but, notre mission a procédé à de nombreux entretiens avec les acteurs politiques et économiques des Régions littorales de la façade, et, en liaison avec les autres missions parlementaires en charge des questions portuaires sur les autres axes, avec des responsables et acteurs concernés par les ports au niveau national. Notre rapport vise essentiellement à dégager et mettre en exergue les 7 propositions qui sont reprises ci-dessous en partie B. Dans une première partie, ce rapport rappelle quelques éléments majeurs de la situation de ces ports, sans essayer d'en faire une description exhaustive.

### A) Situation des trois grands ports maritimes de la façade

A l'issue des entretiens que nous avons menés avec les acteurs rencontrés, et de la consultation des documents remis par tous ces interlocuteurs, nous souhaitons mettre en valeur les cinq éléments majeurs suivants.

## ***I. Une participation trop marginale de ces trois ports aux échanges extérieurs de l'Europe et de la France avec le monde.***

Au fil des années, la massification des flux de marchandises, parmi d'autres facteurs, a malheureusement excessivement réduit la part prise par les ports de la façade Atlantique dans les échanges extérieurs de l'Europe et de la France avec le monde. Dans les dix dernières années, pendant que les ports de Rotterdam ou Anvers gagnaient près de 20 % en trafic total de marchandises (ils représentent aujourd'hui à eux deux 15 fois le trafic des trois ports de la façade Atlantique française réunis !), les trois ports de la façade Atlantique française ensemble en perdaient 10 %. Notre sentiment est que cette évolution n'est ni inéluctable, ni admissible, et qu'elle est préjudiciable à notre économie et à notre environnement. Ceci fera l'objet de notre proposition 1.

De façon plus précise, les trafics des trois GPM ont évolué différemment, puisque le GPM de Nantes-Saint-Nazaire a vu son trafic baisser du quart pendant la période de dix ans, du fait notamment de la décroissance du trafic dans le domaine énergétique, pour atteindre environ 25 MT, alors que le GPM de Bordeaux a vu son trafic stagner autour de 8,5 MT, et celui de La Rochelle croître du quart pour atteindre 9,8 MT en 2015.

## ***II. Des ports aux positionnements stratégiques assez distincts.***

Le document de coordination inter-portuaire des GPM de la façade, dont l'élaboration en amont des projets stratégiques de chaque GPM est une disposition du code des transports, réalisé fin 2012, manque cruellement d'ambition en matière de coordination. Il fait cependant une analyse utile du positionnement relatif des trois GPM : ainsi, celui de Nantes-Saint-Nazaire dispose d'une base industrielle importante sur la place portuaire elle-même; en revanche, les activités de Bordeaux et La Rochelle sont plus largement tournées vers le transit de produits pétroliers et céréaliers ; enfin chacun des trois ports assure une fonction de desserte liée à la consommation locale immédiatement proche des installations, de façon plus ou moins importante selon la taille des agglomérations concernées.

## ***III. Deux ports d'estuaire dont les activités, dans leur configuration actuelle, sont très dépendantes de l'entretien des accès nautiques.***

A la différence du port de La Rochelle, qui peut accueillir sur la plupart de ses postes à quai des navires jusqu'à 14 mètres de tirant d'eau, sans dépenses importantes d'entretien de ses accès nautiques, les ports de Nantes-Saint-Nazaire et Bordeaux doivent consacrer respectivement l'équivalent de près de 25 % et 40 % de leur recettes à des dépenses régulières annuelles d'entretien des accès nautiques. Une part notable de ces dépenses est certes prise en charge par l'État en application du code des transports, mais cette

prise en charge n'est pas complète, et reste un sujet de débats, voire d'incompréhensions et de polémiques dans la mesure en outre où, par souci d'optimisation inter-portuaire, c'est un GIE constitué au niveau national qui gère en partie les moyens de dragage dont disposent les ports.

#### *IV. Deux ports d'estuaire implantés sur plusieurs sites, et un port compact*

Les GPM de Nantes-Saint-Nazaire et Bordeaux ont ceci de communs que leurs installations sont éclatées sur plusieurs sites éloignés les uns des autres, ce qui nécessite des structures de gestion et d'exploitation plus lourdes, des budgets de maintenance des installations plus importants et des rapports avec leurs territoires plus complexes. Ils rencontrent en outre tous deux des problématiques de « reconquête urbaine » de certains de leurs sites amont (dans Nantes ou dans Bordeaux), et de redéploiement à terme de certaines de leurs activités vers des sites aval qui nécessite une gestion interne et externe spécifique et parfois délicate.

Le GPM de La Rochelle dispose d'un périmètre beaucoup plus concentré géographiquement. Son domaine foncier disponible en est certes restreint, mais ses activités plus économes de moyens.

#### *V. Une gouvernance des établissements portuaires qui n'a pas encore trouvé partout son équilibre.*

L'État, propriétaire des grands ports maritimes, leur a remis en toute propriété les domaines fonciers de leur périmètre. La loi a organisé une gouvernance des GPM associant, au sein des conseils de surveillance et des conseils de développement, l'ensemble des acteurs concernés. S'agissant des GPM de la façade, force est de constater que cette gouvernance suscite des commentaires ou des critiques, plus ou moins importantes et de natures diverses selon les places portuaires, à côté, pour certains, de témoignages de satisfaction.

Le port de La Rochelle paraît avoir trouvé une forte convergence des points de vue, et une véritable « *affectio societatis* » de la plupart des acteurs de la place : personnels, acteurs politiques et économiques locaux, représentants de l'État, chargeurs... paraissent attachés au succès du port et à sa stratégie. Tout au plus faut-il remarquer que la politique du ministère de l'économie, qui ponctionne chaque année de plusieurs millions d'Euros la capacité de développement du port via ses dividendes suscite-elle des réactions indignées des acteurs portuaires, en particulier des collectivités locales qui participent au financement des investissements du port par leurs subventions. Une plus grande implication de la Région Nouvelle Aquitaine dans la gouvernance du GPM de La Rochelle pourrait très utilement accompagner le dynamisme déjà existant et lui apporter un relai plus large.

En revanche, la convergence des points de vue et des enthousiasmes des différents acteurs autour de l'action du GPM est-elle loin d'être aussi nette à Nantes-Saint-Nazaire et Bordeaux. Les souhaits exprimés par les acteurs locaux et régionaux d'être plus et mieux impliqués dans la gouvernance est une chance à saisir pour constituer et catalyser l'élan collectif, gage de succès d'une plate-forme portuaire, comme le montrent les exemples du nord de l'Europe. Des pistes d'évolution sont proposées ci-après en partie B.

## **B) Propositions pour le développement des ports de la façade Atlantique**

Les trois Grands Ports Maritimes de Nantes-Saint-Nazaire, La Rochelle et Bordeaux constituent un atout précieux pour l'économie et l'emploi dans les Régions de la façade Atlantique. Dans chacune des trois places portuaires, la mission a rencontré des acteurs très généralement passionnés par le développement de leur port, convaincus de la nécessité de son expansion, et très largement engagés pour sa réussite. Ces acteurs portuaires ont fait part de nombreuses propositions.

Cependant, l'ensemble portuaire que constituent ces trois Grands Ports reste, de l'avis de la mission, en deçà du potentiel qu'il devrait atteindre compte tenu des atouts et de l'activité des espaces économiques concernés. De plus, cet ensemble portuaire est ou va être confronté à courte échéance à des évolutions générales (transition énergétique, pression des opérateurs logistiques et des ports concurrents en faveur de la massification et à la concentration des flux, variations conjoncturelles des différentes filières de marchandises, pressions urbaines en faveur de la reconversion de certains espaces portuaires...) auxquelles il n'est pas suffisamment préparé.

Des réorientations majeures sont donc nécessaires. Elles sont présentées ci-dessous de trois points de vue :

- Piloter de façon nouvelle une stratégie de développement des ports de la façade, en s'appuyant sur un engagement de l'État et des Régions, relayé par l'Europe.
- Renforcer l'attention sur les coûts du passage portuaire ; ceux-ci sont en effet souvent présentés par les clients des ports comme un facteur majeur influant sur leur position concurrentielle vis-à-vis des ports concurrents.
- Adapter la gouvernance des établissements portuaires, en tenant compte notamment de la volonté des collectivités territoriales de s'engager de façon accrue dans le pilotage des ports et des situations particulières de chacune des places portuaires.

*I. Piloter de façon nouvelle une stratégie de développement des ports de la façade, en s'appuyant sur un engagement de l'État et des Régions, relayé par l'Europe.*

**Proposition 1 : Promouvoir au niveau européen un « projet stratégique façade Atlantique »**

La concentration dans les ports du nord européen d'une large partie des flux maritimes assurant l'importation et l'exportation des marchandises vers ou à partir de l'Europe répond certes à l'intérêt de beaucoup d'opérateurs. Mais elle présente deux inconvénients majeurs :

- Des phénomènes de saturation des équipements publics et des espaces terrestres et maritimes, dans les zones concernées, sources de nuisances et de risques. Il suffit à cet égard de penser à l'extraordinaire concentration de navires qui croisent chaque jour dans la Manche, et qui crée un risque croissant pour la navigation maritime.
- Un accroissement global des rejets dans l'atmosphère de gaz à effets de serre, et de façon générale, des nuisances à l'environnement, directement lié à l'allongement des routes maritimes et terrestres rendues nécessaire par la concentration des flux dans quelques ports du nord de l'Europe. Ceci conduit à une dégradation accrue de l'environnement pour les populations locales directement concernées, y compris au bord des voies terrestres utilisées par tous ces flux.

Est-il durablement admissible que des vins de Bordeaux ou des produits de Charente-Maritime, par exemple, soient acheminés en masse par camions via Anvers ou Rotterdam, parmi bien d'autres produits à l'import comme à l'export, au mépris de l'accroissement global des risques pris par les populations et des atteintes à l'environnement, et sans que les coûts collectifs induits par ces « détournements de trafic » soient suffisamment pris en compte ?

La mission propose que l'État et les Régions de l'ouest de la France conçoivent et promeuvent un « projet stratégique façade Atlantique », en s'appuyant sur les principes et les résolutions prises dans le cadre de la 21ème Conférence de la Convention-cadre des Nations unies sur le changement climatique (COP 21), et en sollicitant la participation de l'Europe via une mise en œuvre du plan « Juncker ».

Ce plan, créé le 22 juillet 2015 à l'initiative du Président de la Commission européenne, a mis en place en effet un processus nouveau de financement des grands projets d'intérêt européen, comprenant en particulier le « Fonds européen pour les investissements stratégiques ». La mission relève que les objectifs recherchés pour la façade Atlantique, tels qu'ils sont évoqués ci-dessus, peuvent tout à fait entrer dans le cadre des principes

directeurs du plan « Juncker » .

Le contenu du « projet stratégique façade Atlantique » portera notamment sur les deux volets qui font l'objet des alinéas qui suivent, accompagnant des investissements de modernisation des installations portuaires elles-mêmes.

**Proposition 2 : Élaborer et mettre en œuvre une programmation des investissements nécessaires pour arrimer profondément les trois ports à leur hinterland.**

Des initiatives sont prises par chacun des Trois Ports pour étudier, proposer ou promouvoir des améliorations des réseaux de transport routier et ferroviaire en arrière des zones portuaires. La qualité de ces réseaux et leur facilité d'utilisation est une condition absolument indispensable pour la vie des ports et leur développement. D'autres acteurs prennent ces initiatives, en premier lieu les collectivités territoriales, les acteurs ferroviaires, les CCI, etc... Sur certains thèmes (opérateurs de transport ferroviaire, réseau capillaire...), les GPM se concertent et agissent 2 à 2 (La Rochelle avec Nantes-Saint-Nazaire, Bordeaux avec Nantes-Saint-Nazaire, Bordeaux avec La Rochelle), sans qu'apparaissent clairement les raisons qui limitent ces concertations et ces efforts communs à deux d'entre eux.

La mission a constaté d'une part que des problèmes ou des insuffisances importantes dans la qualité des liaisons terrestres entre les trois ports et leur hinterland restaient à traiter, et d'autre part qu'aucune vision d'ensemble, aucune programmation tenant compte des priorités, n'étaient dégagées réellement au niveau national en matières routière et ferroviaire. En complément, il est apparu nécessaire que, pour assurer un développement équilibré du GPM de Bordeaux, et pour que le développement de ce port bénéficie plus largement aux territoires de l'axe fluvial Gironde/Garonne, des actions coordonnées soient engagées en faveur d'une utilisation renforcée du transport fluvial.

De plus, la disponibilité d'espaces fonciers à l'arrière des ports et le développement dans ces espaces de capacités logistique de dessertes, de groupages/dégroupages de marchandises et de stockage dans des entrepôts constituent l'une des forces des grands ports du nord de l'Europe, qui y prennent une part souvent directe compte tenu de l'importance stratégique qu'ils y attachent. Or les projets de tels développements en arrière de la façade Atlantique (Vierzon, Châteauroux...) sont évoqués depuis des années, et sont encore débattus, sans aboutir, ni par un développement suffisant des services logistiques, ni par un plan cohérent d'amélioration des liaisons terrestres en place.

La mission propose donc que les Régions de l'Ouest et du Centre prennent l'initiative avec l'État de piloter une stratégie et un plan d'action spécifique ciblé sur cette question du développement des réseaux de transport ferroviaire, routier et fluvial, et des zones

logistiques en arrière des trois ports de Nantes-Saint-Nazaire, La Rochelle et Bordeaux, et en lien étroit avec eux trois. Ce plan d'action devra naturellement être construit avec les gestionnaires de réseau de transport et les intervenants publics en matière de logistique, qui devront dégager les moyens nécessaires pour appuyer un développement cohérent des ports de la façade, tourné vers l'amélioration des services rendus à l'économie des Régions concernées.

### **Proposition 3 : S'engager vraiment dans une action commerciale ambitieuse et coordonnée.**

Le CCIA (Comité de coordination inter-portuaire de l'Atlantique) institué par la loi du 4 juillet 2008 ne s'est pas réuni depuis trois ans. Il n'a pas permis la mise en œuvre d'une réelle démarche de développement et d'action commerciale commune aux trois ports.

La mission considère pourtant que plusieurs volets de la stratégie et de l'action commerciale de ces ports seraient beaucoup plus efficaces et pertinents en étant pilotés et impulsés de façon conjointe :

- Des démarches commerciales vis à vis d'espaces de l'hinterland profond, par exemple dans les régions françaises non littorales et vis à vis de pays lointains outre-mer. Certaines de ces démarches pourraient d'ailleurs utilement être menées avec le Grand Port du Havre, l'objectif étant alors de proposer des visions communes d'offres logistiques françaises.
- Des analyses communes des secteurs d'activité logistiques et industriels, et des entreprises, qui pourraient soit manquer d'offres portuaires de qualité dans l'ensemble portuaire considéré, du fait de la rareté des terminaux attribués le long des quais, soit au contraire jouer excessivement la concurrence entre des possibilités d'acheminement concurrentes via différents ports de la façade, au détriment des établissements portuaires eux-mêmes. Des actions commerciales sont à adapter pour chaque secteur économique en fonction de sa propre spécificité; ainsi, une réflexion particulière est nécessaire vis à vis du secteur des exploitants de sables et graviers, dont la présence sur le port est indispensable à leurs activités, ou vis à vis des céréaliers ou des distributeurs de carburants, par exemple.
- Des analyses et des stratégies communes entre les trois ports visant à prévenir une main-mise excessive, potentiellement nocive pour la qualité des offres de service aux clients des ports, de l'un ou de l'autre opérateur bénéficiaire d'une ou de plusieurs conventions de terminal. Rappelons à cet égard que, depuis la réforme portuaire de juillet 2008, les établissements portuaires, sauf dérogations ponctuelles, n'exercent plus d'activité opérationnelle de manutention, obligatoirement confiée par convention de terminal, à des opérateurs ad hoc après mise en concurrence.
- Des analyses conjointes des priorités en matière d'investissements dans chaque port.

La mission estime donc indispensable qu'une réflexion soit confiée par le Premier Ministre

à une personnalité de premier plan, visant à proposer à l'État et aux Régions les voies et moyens de modifier le dispositif en place (le CCIA) pour en faire un acteur incontournable et efficace, répondant aux besoins tout à fait réels. Pourraient être explorées par exemple les pistes suivantes : conférer à l'organe de coordination et d'impulsion un statut de GIE comme sur l'axe Seine, renforcer son rôle en rendant indispensable, dans les faits, son intervention ou son avis dans un certain nombre de processus ( gros investissements, attributions de terminaux, approbation des volets portuaires des CPER,...). Il serait souhaitable en outre que tous les ports de commerce de la façade soit associés à cette action commune, en particulier Brest, Lorient, Bayonne, etc.

## ***II. Renforcer l'attention sur les coûts du passage portuaire.***

### **Proposition 4 : Construire entre l'État, les Conseils de Surveillance et les Directoires des GPM, une vision pérenne et dépassionnée en matière de dragage**

L'article R. 5315-69 du code des transports stipule que « l'État supporte les frais de l'entretien et de l'exploitation des écluses d'accès, de l'entretien des chenaux d'accès maritimes, de la profondeur des avants-ports et des ouvrages de protection contre la mer. Pour l'exécution de ces travaux, il supporte dans les mêmes conditions les dépenses relatives aux engins de dragage... ». Or l'État ne contribue chaque année qu'à une part de ces dépenses, ce qui crée une insatisfaction et des protestations répétées des autres acteurs des ports, personnels, acteurs économiques et collectivités territoriales. Il devient primordial qu'un dialogue confiant s'installe sur cette prise en charge, et que des règles partagées soient mises en œuvre dans une perspective pluriannuelle, en concordance avec des textes réglementaires éventuellement adaptés.

D'autre part, l'ensemble des GPM français métropolitains ont mis en commun avec l'État, au sein d'un GIE, leurs moyens de dragage. C'est au sein de ce GIE que sont prises les décisions communes entre l'État et les ports quant aux interventions des dragues dans les différents ports, quant aux questions d'exploitation des matériels comme leur armement par les personnels des GPM, et quant à la répartition des charges d'exploitation, d'entretien et d'investissements. Or ces décisions ne sont pas partagées au sein des Conseils de Surveillance des GPM, et certains des membres de ces CS ont le sentiment qu'elles sont prises au détriment des intérêts des GPM dont ils ont le contrôle. Là aussi, un consensus doit être recherché sur la base des avantages et contraintes de la gestion commune des moyens de dragage entre les GPM, puis présenté pour approbation par les directoires des GPM à leur Conseil de Surveillance.



Au-delà des polémiques inutiles, une vision partagée des problématiques de dragage et de prise en charge de leurs coûts contribuera à servir d'appui aux initiatives à prendre pour contenir les coûts correspondants et optimiser un poste de charges qui représente pour Nantes-Saint-Nazaire et Bordeaux près du tiers du budget du port. Les deux initiatives indiquées ci-dessus ont aussi cet objectif.

**Proposition 5 : Faire partager par tous les acteurs portuaires un constat commun des structures et des coûts portuaires français.**

Mis à part les événements récents qui ont perturbé le fonctionnement des ports français dans un cadre revendicatif qui dépasse largement les problématiques portuaires, les ports français avaient retrouvé jusqu'à ce début d'année un contexte social en partie apaisé. En revanche, des clients gardent des places portuaires françaises une image de cherté et de lourdeur de structures qui leur est défavorable. Les acteurs économiques qui sont clients à la fois des ports français et d'autres ports européens soulignent aussi que les conditions d'occupation des terrains portuaires seraient moins favorables en France qu'à l'étranger, en particulier en terme de garantie de durée d'amodiation et de renouvellement des titres. Ils reprochent aussi aux pouvoirs publics français de faire peser des contraintes environnementales plus lourdes dans les ports français que dans les ports étrangers.

La mission propose donc que soit lancé, au moins sur le périmètre de la façade Atlantique, un « benchmarking » sur les structures portuaires et leurs coûts, en référence aux autres ports européens. Ce travail devrait être mené dans un souci de transparence maximum de façon qu'il apporte une prise de conscience collective sans arrière pensée sur ces structures et ces coûts, base indispensable pour construire des plans d'action pertinents pour les acteurs portuaires et une large panoplie d'instruments et d'arguments pour leurs démarches commerciales. Le pilotage de ce « benchmarking » devra être partagé et les moyens mis en œuvre choisis en commun.

Ce « benchmarking » pourrait être utilement élargi aux préoccupations environnementales qui, pour justifiées qu'elles soient, sont régulièrement citées par des clients des ports comme des handicaps qui seraient plus lourds en France que dans les pays européens voisins. Là aussi, le sentiment d'être mal compris pèse, pour les industriels, plus que la réalité de telles contraintes, et un travail de comparaison permettrait de rassurer et de mieux faire comprendre les enjeux.

La mission propose qu'un bilan soit fait sur la base de ces éléments de comparaison dans les 6 mois qui suivent le présent rapport, et que soient alors adoptées les évolutions nécessaires pour rendre plus attractifs et compétitifs les ports français dans les différents domaines visés ci-dessus.

### *III. Rapprocher la gouvernance des ports de la façade de leurs enjeux*

Un pas supplémentaire paraît opportun aujourd'hui, s'agissant des ports de la façade Atlantique, pour prolonger les réformes portuaires successives intervenues dans les années récentes.

La réforme de 2008 avait notamment mis en place une participation importante des collectivités territoriales dans les Conseils de Surveillance des GPM, et avait renforcé la capacité de direction et d'initiative des établissements par les larges pouvoirs donnés aux directoires. La récente loi sur l'économie bleue a accru le rôle des Régions dans la stratégie et l'animation des GPM ; elle a par ailleurs mieux associé les milieux professionnels et les investisseurs dans le pilotage des investissements portuaires. La mission estime qu'il est utile aujourd'hui, pour les ports de la façade Atlantique, d'aller plus loin, sans qu'il soit indispensable de calquer la même évolution pour les trois Grands Ports concernés, et a fortiori pour l'ensemble des GPM français. Les propositions de la mission sont donc présentées en deux volets, l'un pour Nantes-Saint-Nazaire, l'autre pour La Rochelle et Bordeaux, en fonction des situations respectives différentes de ces deux pôles. Elles ne sont pas incompatibles, mais complémentaires, avec les propositions faites ci-dessus au paragraphe A3, qui visent à renforcer la coordination entre les trois ports de la façade qui est indispensable.

#### **Proposition 6 : Pôle de Nantes-Saint-Nazaire**

La mission propose que la gouvernance du GPM évolue sur la base des principes suivants

➤ Une évolution de la composition du Conseil de Surveillance comportant les éléments suivants :

- une représentation plus forte encore des collectivités territoriales, par l'intégration d'un membre désigné par la Région Centre, qui doit devenir un partenaire plus reconnu du développement du port.

- une représentation plus forte également des milieux économiques, par l'intégration d'un membre supplémentaire désigné par la CRCI, ce qui permettra d'équilibrer les représentations des secteurs professionnels les plus importants pour le port.

- une représentation de l'État resserrée autour du Préfet et des membres désignés par le ministère en charge de l'Aménagement du territoire ou, à défaut, des Transports, sans rattachement à l'Environnement, et sans participation de l'Économie et des Finances.

➤ Une modification de la procédure de désignation du Directeur Général, Président du directoire du GPM : désignation par le Conseil de Surveillance, sur proposition de plusieurs candidats par l'État (Ministère de l'Aménagement du territoire ou des

Transports) ; pouvoir du CS de mettre fin au mandat du DG en cas de désaccord ultérieur.

➤ Un renforcement du rôle des collectivités territoriales dans le pilotage du GPM, par la constitution d'un groupe technique de concertation permanent entre l'État et celles-ci, sous pilotage du Préfet et d'un représentant de la Région. Le DG serait tenu de présenter à ce groupe les projets de décisions les plus stratégiques. Il assurerait en outre des rencontres régulières avec les collectivités territoriales.

A handwritten signature in blue ink, consisting of several loops and a long horizontal stroke at the end.

Yannick Vaugrenard