



Contribution de GAELA (Groupe de Analyses et d'Études de Loire-Atlantique)

COMMENT EXPLIQUER LE DÉCLIN DU FLUVIOMARITIME DANS L'ESTUAIRE DE LA LOIRE ?

Rédacteurs

Jean-Louis RENAULT
Guy PAICHEREAU



**Groupe d'Analyses et d'Etudes
de Loire-Atlantique**

Comment expliquer le déclin du fluviomaritime dans l'estuaire de la Loire ?

(Qui veut la peau du GPMNSN ?)



Rédacteurs : – Jean-Louis RENAULT – Guy PAICHEREAU

Novembre 2013

Comment expliquer le déclin du fluviomaritime dans l'estuaire de la Loire ?

(Qui veut la peau du GPMNSN ?)

I- Introduction

Après avoir travaillé dans différents ports français de la Manche, un professionnel du transit maritime, affecté à Nantes, fut très surpris de constater que, contrairement à ce que l'on trouve au Havre, à Rouen, et à Dunkerque, l'activité fluviale de l'estuaire de la Loire est inexistante.

Quel que soit le continent, tous les ports et en particulier les ports d'estuaire connaissent une forte activité fluviale. Londres, Rotterdam, Anvers, Hambourg¹, Brême, pour ne citer que les plus importants ports européens du nord montrent dans leurs statistiques qu'une part très significative de leur trafic se fait par voie fluviale, tant en post-pré-acheminement, qu'en interne. Il est vrai que ces ports comme Le Havre, Rouen, Dunkerque sont adossés à un réseau important de voies navigables bien reliées au réseau centre européen². Mais des ports ne disposant pas de telles facilités de liaison, développent, malgré tout, un trafic « fluvial » sur leurs voies intérieures navigables, voies aménagées ou non.

Sachant que le transport fluviomaritime est le moins onéreux et le plus écologique, que pendant des siècles la Loire a connu une intense activité jusqu'à Orléans et même au-delà, qu'il existe dans les Pays de la Loire depuis l'embouchure de la Loire au moins jusqu'à Angers, un tissu industriel exportateur-importateur susceptible de procurer des frets dont des colis lourds et encombrants, on en vient à se poser quelques questions :

- Pourquoi l'estuaire de la Loire et la Loire elle-même, voies de communications naturelles, sont-ils délaissés au profit du transport routier nettement plus cher et beaucoup plus polluant ?
- Pourquoi ces mêmes voies n'ont pas été aménagées pour, d'une part permettre à des barges adaptées au gabarit, poussées ou automoteur, la remontée de la Loire au moins jusqu'à Angers et éventuellement sur la Maine et la Sarthe, et d'autre part pour construire à des emplacements susceptibles de drainer des frets (Saint Nazaire, Montoir, Ile de Nantes, amont de Nantes, Ancenis, Bouchemaine etc.) des quais publics équipés de moyens de manutention adaptés ?
- Pourquoi n'a-t-on pas pris la mesure des trafics potentiels de conteneurs et colis lourds des Pays de la Loire et laissé partir vers Le Havre ou Anvers, par voies ferrées ou par route, les frets exports et imports issus de bassins industriels tels qu'Ancenis (Manitou) ou Cholet (Michelin) ?

Les réponses à ces questions, recueillies lors d'entretiens avec des acteurs ligériens de l'activité portuaire constituent le texte ci-après.

¹ Pour mémoire, le port de Hambourg situé sur l'Elbe est à 110 Km de la Mer du Nord. Brême, sur la Weser, est à 70km. Nantes est à environ 45 km de l'Atlantique.

² Comme en rend compte l'hebdomadaire Le Marin, presque chaque semaine, on assiste depuis de nombreux mois à une augmentation significative du trafic fluvio-maritime entre les ports de la Manche et les ports fluviaux de l'Ile de France et ceux de Flandre-Picardie. En particulier pour le vrac et pour les colis lourds. Cf. les coupures de presse en annexe.

II- Constatations et réflexions

II-1 Le Port de Nantes-Saint Nazaire. Définition, buts et problèmes

Il convient d'abord de définir les buts d'un port : un port est une porte de rentrée et de sortie au profit des industries et entreprises locales.

D'une manière générale, Nantes-Saint Nazaire a un problème de structures qui ne peuvent fonctionner qu'avec des subventions que l'Etat n'a plus les moyens de payer.

Les problèmes du Port sont nombreux :

- Problème de dragage. Seules les zones d'évitement de Trentemoult et des Brillantes, (seuil rocheux à hauteur de Paimboeuf), sont draguées.
- Problème d'appartenance des quais qui ont été vendus à des entreprises qui ne veulent pas voir s'installer des concurrents ou soi-disant tels.
- Manque de quais publics contrairement à ce qui se fait, dans de nombreux ports, par exemple à Rotterdam
- Il eut été beaucoup plus judicieux de laisser la maîtrise du foncier maritime à la collectivité locale qui proposerait aux entreprises ligériennes des baux de longue durée. Les PME qui n'ont pas la possibilité d'acheter les quais et les installations sont, de fait, éliminées du Port.
- En privatisant, on a laminé l'échelon local et en particulier les entreprises locales de manutention.
- Seules sont présentes des entreprises appartenant à des groupes pilotés depuis l'étranger et qui ne tiennent pas compte des intérêts locaux.
- Détournement de l'essentiel du trafic Bois de Cheviré vers La Rochelle par décision ministérielle au dépend des intérêts économiques locaux, alors qu'il n'y avait aucune raison autre que politique.

En fait, il y a sur l'estuaire quatre ports différents qui ne devraient pas être gérés de la même manière :

- 1- Le port « énergie » (STX, EDF, GDF, TOTAL) qui, et c'est normal, est géré au plan national par l'Etat. (35 % de l'activité)
- 2- Le port de commerce international (marchandise, colis lourds import export locaux) qui devrait être géré par la Région, le Département et la métropole Nantes/Saint Nazaire (10 à 15 %)³
- 3- Le port « domestique » (dont le fluvial) qui a été complètement asphyxié.
- 4- Le port « citoyen » déconnecté de la vie locale : port à passagers, paquebots, Belem, navires et escales touristiques, plaisance, manifestations nautiques, etc. en un mot : « Port-Image ».

Les contours géographiques de ces ports sont assez faciles à déterminer mais pourraient sur certains sites être imbriqués.

Les gens de port manquent de motivation car pas soutenus par les autorités locales.

Si rien ne change, le port de Nantes (port amont) disparaîtra, provoquant, à plus ou moins courte échéance, le déclin et la quasi disparition du GPMNSN lui-même). Ce port de Nantes-Amont (Cheviré - Roche Maurice) devrait être géré par une autorité maritime portuaire avec un règlement beaucoup moins

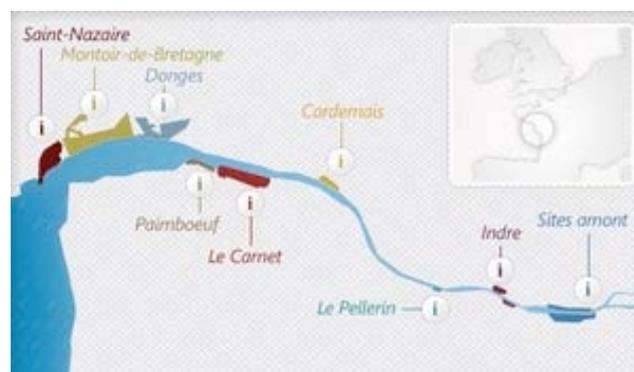
³ Une collectivité locale, gestionnaire responsable du port, ne se serait pas laissée déposséder de son trafic bois !

contraignant que celui en vigueur actuellement qui impose aux navires les mêmes règles, en particulier de sécurité et de manutention, que celles appliquées aux transports internationaux (gaz et pétrole)⁴. Ce type de gouvernance est celui du port de Hambourg, (troisième port européen) qui est géré par la ville de Hambourg.

Actuellement, que ce soit pour l'énergie, les marchandises, les conteneurs, le bois, les céréales, tout est dirigé par un directeur nommé par le Gouvernement qui n'est que faiblement motivé par les « petits trafics ». D'autant plus que bien souvent il ne reste pas très longtemps en place, appelé à de plus hautes fonctions.

Pourquoi le port amont ne pourrait-il pas fonctionner comme le port de GENEVILLIERS qui gère la totalité des appointements de la région parisienne ? Ou comme le port de TONNAY CHARENTES (Actuellement en cours de développement) qui, comme le port de Nantes, est un port d'estuaire⁵ ?

Le fluviomaritime ne marchera sur l'estuaire que quand les règlements seront adaptés. En particulier : ne pas imposer à des armateurs des services dont ils n'ont pas besoin. (Dockers par exemple). Résoudre l'incompatibilité administrative MER-FLEUVE : présence d'une "frontière" administrative et règlements différents qui interdisent aux barges fluviales de rejoindre Montoir.



II-2 Les trafics en Loire fluviale

Pendant très longtemps la Loire en amont de Nantes a connu un trafic par péniches pétrolières en provenance de Donges (environ 140.000 tonnes par an). Trafic qui alimentait le dépôt pétrolier de Bouchemaine au confluent de la Maine et de la Loire. Ce dépôt existe toujours mais il est alimenté par voie routière et ferroviaire (convois de nuit).

Jusqu'en mai 2013, le seul trafic qui a perduré en amont de Nantes était le sable et les graviers (140.000 T/an). Un bateau, le *Saint Germain* allait chercher le sable au Pilier et le porter 2 à 3 fois par semaine à Saint Julien de Concelles (environ 1.000T à chaque voyage ce qui correspond au chargement de 40 camions)⁶. Victime des nouveaux règlements écologiques qui interdisent le prélèvement du sable sur le site du Pilier (zone, paraît-il de reproduction) et obligent l'opérateur à aller chercher sa matière première dans des fonds inaccessibles aux capacités du *Saint Germain* et peut-être aussi, à son échelle, de la course au

⁴La tendance à l'uniformisation des règles de fonctionnement des ports européens est dans les cartons de Bruxelles : Un projet européen a été présenté le 23 mai 2013 par la Commission Européenne pour fixer un cadre et des règles communes à tous les ports, quelles que soient leur taille et leur situation géographique, (*Le Marin* du 04/10/2013).Fortement critiqué par l'ESPO (European Sea Port Organisation) ce projet, s'il était mis en application ne ferait qu'étendre, aux "petits ports européens", les handicaps dont souffrent les ports de Nantes-Amont. Une telle politique aurait-elle, en arrière pensée, la disparition des ports à petit trafic au bénéfice des plus gros ?

⁵ Réf. : L'hebdomadaire *Le Marin* du 5 juillet 2014. Voir extrait de presse en page jointe.

⁶ Ce bateau desservait également le port de Redon sur la Vilaine.

“gigantisme” qui affecte porte conteneurs et paquebot ? Le *Saint Germain* sera remplacé par un bateau plus gros, donc plus rentable. Mais celui-ci ne pourra pas franchir les ponts et les écluses. Les maraîchers et entreprises du bâtiment consommateurs de sables et graviers du secteur de St Julien de Concelles devront aller les chercher à Cheviré aval. D’où, pour ces clients, une augmentation des coûts de transport, un accroissement notable du trafic routier, et une production supplémentaire de CO2. Sans compter le licenciement probable d’un certain nombre d’employés.

Beaucoup de choses pourraient se faire entre Montoir, Nantes, Ancenis et Angers : les céréales, les conteneurs les caisses maritimes, les matériaux de construction, les colis lourds, l’approvisionnement des centres de distribution des grandes surfaces etc. Ainsi que les ordures ménagères au sein de Nantes-Métropole et éventuellement au-delà. Il y a là un gisement important de fret fluvio-maritime à exploiter, gisement qui ne nécessite pas de long et coûteux voyages de prospection.

Le tissu économique et industriel de la région d’Ancenis (Manitou) pourrait alimenter un trafic par conteneurs ou caisses maritimes pour chargement direct d’Ancenis à Montoir (ou Nantes Amont). Pour cela il faudrait installer à Ancenis un quai avec suffisamment de tirant d’eau et un portique pour recevoir une barge. Ou assurer le trafic avec une barge équipée d’une bigue pour effectuer les manutentions, éventuellement en Roll On : Roll Off.

Mais ce genre de trafic rencontre l’opposition des dockers, des transporteurs routiers et des écologistes (Loire fleuve sauvage contre Loire fleuve public). Une barge adaptée au passage des ponts pourrait transporter 9 conteneurs de 40 pieds (ou 18 de 20 pieds) soit autant de camions en moins sur les routes et moins de CO2 !

Une autorité portuaire fluvio-maritime indépendante, plus à l’écoute des industriels locaux devrait prendre en main la gestion du port de Nantes amont (Cheviré - Roche Maurice) et pouvoir bénéficier d’un quai public à Montoir. Les hauts dirigeants du GPMNSN sont beaucoup trop éloignés de ces problèmes locaux.

II-3 Le trafic AIRBUS

La barge exploitée par Airbus transporte à chaque voyage trois éléments centraux. Elle est sous exploitée : seulement 50 voyages par an (essentiellement pour l’élément central de l’A380 qui ne peut pas prendre la route) alors qu’elle pourrait en faire 300. Airbus préfère faire transiter les autres éléments centraux de sa gamme par route avec chaque fois la mise en œuvre d’un convoi exceptionnel. Cette procédure, qui devrait véritablement être exceptionnelle, est devenue habituelle !

Cette barge pourrait être utilisée en partage pour assurer d’autres transports, colis lourds, caisses maritimes ou autres.

Nota : le BELOUGA assure les transports depuis l’usine Airbus de Hambourg. Les éléments qu’il transporte pourraient sans aucun problème utiliser cette barge entre Nantes et Saint-Nazaire.

II-4 Transport fluvial

Deux questions : 1- Le transport fluvial sur l’estuaire est-il une pertinence économique ?
2- Les flux sont-ils suffisants ?

En 2008 un essai de conteneurs sur barge a été fait mais la crise et le dumping des transporteurs routiers ont cassé ce trafic dont le concept, moyennant une approche tarifaire adaptée, est valable.

Considérer le barging entre Montoir et Cheviré comme du maritime n'est pas adapté, de même que le choix du matériel. L'utilisation d'un pousseur serait plus rationnelle. Celui-ci peut laisser la barge pendant les opérations de chargement ou déchargement et aller chercher une autre barge ; puis revenir prendre la première barge, celle-ci étant chargée ou déchargée.

En 2009 l'ACEL, (Association Communautaire des Entreprises de Logistique) acteur économique, avec un financement ADEME a essayé un service fluvial entre Montoir et Angers. En suspens jusqu'en 2012. Un potentiel de transport fluvial a été identifié mais le problème est l'insuffisance des flux.

Pris isolément, chaque flux n'est pas suffisant et le regroupement des divers flux n'est pas possible car il y a incompatibilité du fait de l'outil. Il serait souhaitable de modifier les barges existantes pour transporter les différents flux (vrac, conteneurs et colis) ou envisager des barges roll-on roll off⁷.

Il faut donc rechercher un outil de service polyvalent et surtout un acteur économique (opérateur fluvial) compétent et intéressé. Création d'un GIE.

Problème réglementaire : une barge fluviale n'a pas le droit de rentrer dans le bassin de Saint Nazaire qui est dans le domaine maritime. Les assurances ne sont pas les mêmes et il faut, à chaque fois que l'on effectue cette opération, demander une dérogation → perte de temps et d'argent.

Mais le fluvial ne se substitue pas au maritime.

En plus de ces problèmes il existe un certain nombre de freins :

- Adaptation d'une approche tarifaire pour le pré/post acheminement. Il y a une demande de la part des industriels nantais pour les colis lourds et encombrants. Actuellement, ce genre de transport se fait par route (AIRBUS entre autres) avec à chaque fois une dérogation (exceptionnelle) délivrée par la Préfecture. Parfois plusieurs fois par semaine. La barge AIRBUS existe mais est trop souvent sous employée.
- Concurrence : sauf aménagement tarifaire on ne peut pas mettre en place un service fluvial directement dédié à des transports faisables par la route. Le site du Carnet pourrait en partie être dédié aux colis lourds et encombrants. (Cf. l'apportement mis en place pour la construction du prototype d'Alstom, l'éolienne off-shore)
- Absence de barge adaptée avec moyens de manutention qui lui soit propre (bigue) ou quai équipé en manutention. La barge utilisée pour ce genre de transport vient des Pays Bas.
- Pas de barges RO-RO.
- Réglementation française des GPM : celle-ci ne permet pas qu'un bateau manutentionne lui-même sa cargaison. D'où obligation de payer des dockers, même si le bateau utilise ses propres moyens que ce soit grue ou pompe d'aspiration (sable, céréales etc.)

Transport de passagers : il y a là un gisement à explorer. Bordeaux a mis en service une navette à propulsion hybride.

En 1985 il y avait une plateforme conteneurs à Cheviré

En 1987 : création de MONTAIR et transfert des lignes conteneurs sur décision des armateurs.

Les clients ont été pénalisés par cette décision et l'ont mal prise.

En effet, l'hinterland de Nantes n'est pas le même que celui de Montoir. Montoir n'a pas de trafic fluvial, pas de lignes de chemin de fer pour desservir directement le sud Loire et la route est très chère. Des subventions ont été accordées par les armateurs, mais une très grande partie du trafic est partie au Havre

⁷ ROLL-ON/ROLL-OFF ou RORO, transport maritime, ou fluvial de matériels roulants.

par voie routière. En particulier les conteneurs à l'export de l'usine Michelin de Cholet, plusieurs centaines par an.

Désormais les clients ont oublié Nantes.

On constate que :

1°) On pénètre mieux l'hinterland de Nantes, à partir de Nantes que de Montoir.

Par la route, à partir de Nantes, un aller/retour Limoges dans la journée est possible ce qui n'est pas le cas au départ de Montoir.

2°) Les coûts de transport routiers entre Nantes et Montoir sont trop élevés.

La desserte Montoir Nantes par la route suppose :

- à l'importation un conteneur est livré plein de Montoir à Nantes ou environs par la route. Il fait retour à vide sur Montoir, toujours par la route.
- à l'exportation le conteneur monte vide à Nantes ou environs pour rechargement et retour plein à Montoir.

Ce transport coûte environ 250 € par A/R. Soit 500 € puisque 2 A/R.

Il faudrait descendre ce prix à 300 €. Sur ce créneau le prix par relais fluvial pourrait être très nettement inférieur.

Un essai a été fait entre Montoir et Nantes de novembre 2008 à novembre 2009, avec une barge hollandaise remorquée pouvant naviguer en mer. Ce type de transport aurait pu assurer le transport direct des chaudières fabriquées à Indret pour l'arsenal de Cherbourg et celui de Lorient.).

Ce trafic a été détruit par la collusion des transporteurs routiers qui pendant cette période ont pratiqué un dumping outrancier.

Le bois en provenance du Brésil débarque au Havre et les conteneurs rejoignent le site de Cheviré par la route. Les conteneurs vides sont convoyés, toujours par route, à Montoir !⁸

La plate forme de Cheviré, (40.000 m² disponibles) est parfaitement apte à ce genre de trafic : dépôt des conteneurs, recharge sur place puis réexpédition sur navires adaptés (feeders) en provenance ou à destination en direct du Havre ou d'Anvers, ou d'ailleurs ! Cette plateforme⁹ permettrait de recevoir des conteneurs ou caisses maritimes à destination du sud Loire et le reconditionnement à l'export en provenance de ce même secteur. Soit en chargement direct par feeder ou transport par barges vers Montoir. Ce trafic diminuerait sensiblement le prix du transport qui par route est beaucoup trop important.

Des clients sont demandeurs, Système "U" entre autres. Mais la direction du GPMNSN veut privilégier Montoir et déclare vouloir ainsi le pérenniser.

Ce terminal est privatisé. Les exploitants actuels ont la main et veulent éliminer la concurrence. Ils menacent de retirer leur trafic (80%) si le Port permet à des concurrents de desservir Nantes Cheviré.

C'est un des effets pervers de la réforme portuaire qui a mis le GPMNSN entre les mains de compagnies privées qui regardent en priorité leurs intérêts et négligent complètement les intérêts locaux.

⁸ Si les contacts pris par le GPMNSN avec les responsables du port chinois de Quing-Dao aboutissent à la mise en place d'un trafic de bois (OF du 03/10/2013), peut-on espérer réactiver la plate forme de Cheviré ? Ou est-ce simplement dans le but d'augmenter les trafics de Montoir et donc, en conséquence, le trafic routier ?

⁹ Il existe un projet pour l'implantation de 30.000 m² d'entrepôt sur le site de Cheviré. (PO du 30-01-2012) dont les travaux devaient commencer en 2013 ! Ce projet va dans le sens de la réactivation du trafic fluvio-maritime. Les freins énumérés ci-dessus seront-ils « desserrés » à temps pour que le programme des travaux puisse se réaliser sans report ?

C'est aussi la raison pour laquelle le Port freine pour créer ou favoriser des lignes "feeder" et ne fait pas grand chose pour favoriser le transport direct vers Nantes amont. Au contraire, il semblerait que le GPMNSN veut « tuer » Nantes amont. Mais en « tuant » Nantes amont on tuera également Montoir à plus ou moins long terme.

Il serait possible et rentable, moyennant approche tarifaire, de créer à Nantes et dans une moindre mesure à Angers et à Ancenis des plates-formes conteneurs et caisses maritimes, adossées à des quais publics.

Les coûts d'installation imposés par la réforme de 2008 aux opérateurs portuaires, et leur location sans aucune facilité est un élément repoussoir pour les petites entreprises.

Certains observateurs en arrivent à poser la question : « QUI VEUT LA PEAU DU GPMNSN ? ».

L'expérience MARFRET, transport de conteneur de Montoir à Nantes par automoteur (gabarit Européen Seine) a été un échec car il faudrait que ce trafic soit le fait de plusieurs armateurs ou chargeurs pour optimiser les mouvements et s'appuyer sur un ou plusieurs grands groupes. On peut penser que si MSC avait été mis au courant de ce projet avant son lancement, il aurait participé et ne l'aurait pas considéré comme un concurrent.

Si on veut que ce trafic fluvial réussisse il faut s'appuyer sur un ou deux groupes de transport puissants. Il y a pour ce trafic des parts de marché à reconquérir sur l'hinterland du port de Nantes qui est différent de celui de Montoir (Accès plus aisé vers le centre de la France et le sud Europe). Pour peu que l'on s'en donne les moyens il y a là un gros "gâteau" à partager.

Un autre avantage de la plateforme de Cheviré : la proximité (route et voie ferrée) de l'hinterland du Choletais. Alors que pour Montoir la traversée de la Loire (Pont de Cheviré ou pont de Saint-Nazaire) est un handicap.

Nantes, Angers, Montoir, Cheviré sont des îles qui n'arrivent pas à communiquer et n'ont pas de moyens adaptés (manutention). Alors qu'Anvers, Hambourg et les ports d'estuaire du nord de l'Europe sont parfaitement équipés et coordonnent en souplesse fluvial et maritime, (Synergie et initiatives privées).

A Saint Nazaire, la manutention des moteurs de 320 tonnes de MAN coute plus cher que d'aller à Anvers. L'accès à la forme Joubert coûte 50.000 € et il n'y a pas de grue adaptée ni de possibilité de barge RO-RO (à Anvers cette manutention coute 3.000 € !).

On a fait venir une barge de Rotterdam pour assurer la manutention de la nacelle de l'éolienne prototype off-shore du Carnet (Alsthom).

Les mêmes problèmes sont rencontrés pour le transport des chaudières de DCNS INDRET qui pour des raisons administratives ne peut pas utiliser un bac de Loire pour livrer en RO-RO ses productions à Montoir. DCNS INDRET fait venir, à vide, une barge de Brest ou de Lorient pour transporter vers Montoir, Lorient ou Cherbourg des sous-ensembles de propulsion (400 à 500T) à destination de ces ports.

Pourquoi, ce qui se fait pour Rouen sur de longues distances ne peut-il se faire pour Nantes sur des distances courtes ? (Cf. extrait de presse en annexe).

Faire venir les navires de mer à Nantes c'est seulement un peu plus d'une heure de navigation fluviale supplémentaire.

III- Conclusion

Conscient du fait que le transport fluvio-maritime sur l'estuaire de la Loire peut être un facteur de développement, le GPMNSN a créé un groupe de réflexion sur le sujet. Cependant les conclusions issues des travaux de ce comité ne semblent pas déboucher sur des faits concrets et la disparition du trafic sablier en amont de Nantes marque, une fois encore, la récession du trafic fluvial ligérien.

Des possibilités de développement existent. Il semble cependant qu'il manque une véritable volonté politique pour les mettre en œuvre.

Rappel de ce que l'on peut faire :

Proposition de base : Autorité portuaire locale → Constitution d'un CA avec des acteurs locaux, → élection d'un président et → embauche d'un directeur responsable devant le CA de la défense des intérêts locaux. Cf le port de Hambourg ou plus près de nous Tonnay-Charentes.

- Rendre compétitif le passage portuaire à Nantes et le transport fluvial (les tarifs de manutention sont élevés du fait du quasi monopole de Montoir)
- Utiliser des moyens adaptés : barges poussées et moyens de manutention et/ou Roll On Roll Off.
- Partager la barge "Airbus" qui est sous employée (la barge est gérée par la Ligérienne mais payée par Airbus).
- Lever les contraintes administratives pour les transports MER-FLEUVE
- Créer un quai public à Montoir et construire des quais publics en amont de Nantes (Ancenis, Angers, etc.)
- Equiper Montoir pour le chargement sur barge de colis lourds.
- Créer des appontements : Ancenis, Bouchemaine, en aval et en amont de Nantes pour le chargement et déchargement en RO-RO de matériels. Cf. Supra.

Et surtout, il ne faut pas que sous prétexte de faciliter la circulation automobile de l'agglomération nantaise, on obère, de quelque manière que ce soit, les possibilités de trafic fluvio maritime pour la desserte des ports de Cheviré et de Roche Maurice et de trafic fluvial en amont de Nantes vers Ancenis et Angers. Ainsi que pour le plan d'eau compris entre la pointe ouest de l'île de Nantes et le pont Anne de Bretagne et même au-delà pour de petites unités.

Rochefort Le record de trafic mensuel battu

LE MARIN
23/08/13

Tout au long du mois de juillet, quelque 112 000 tonnes de marchandises ont transité sur les quais charentais des ports de Rochefort et de Tonny-Charente, un cumul record qui ne doit rien au hasard.

La campagne d'exportation de céréales via les caboteurs européens a commencé sous les meilleurs auspices et les importations de bois sciés, principalement des pays du nord, ont connu un niveau soutenu d'activité.

Le trafic mensuel cumulé des deux ports est ainsi 20 % plus élevé que celui de la même période de l'an dernier, qui avait atteint 91 630 tonnes, et il représente à lui seul 14 % du trafic annuel (770 000 tonnes en 2012).

Ces bons résultats ne peuvent que conforter la chambre de commerce et d'industrie de Rochefort et Saintonge dans sa décision de moderniser les outils et équipements portuaires,



Jean-Yves Poirier

Le port dispose d'une nouvelle grue IHC 850.

avec l'acquisition d'une nouvelle grue IHC 850 et la réfection des terre-pleins. Sans oublier que la place portuaire génère plus de 350 emplois directs et indirects.

Jean-Yves POIRIER

Rouen Le fluvial au service des colis lourds

Courant août, une opération de transport exceptionnel a été menée entre Sens et Le Havre. Quatre bras articulés pour le chargement de gaz naturel liquéfié usinés par la société américaine FMC Technologies à Sens devant être livrés à Mumbai (Bombay) en Inde ont été acheminés. Les quatre pièces, de 31,60 tonnes unitaire pour 19,21 mètres de longueur et 4,70 mètres de hauteur ont été mis à bord d'un automoteur au port de Gron, sur l'Yonne.

Celui-ci, après avoir emprunté la Seine, s'est amarré au quai de l'Europe au Havre pour y décharger ses colis, avant que ces derniers soient mis à bord du cargo Hanxin. Patrick Maletas, directeur du groupe

Tamar (département projets industriels) et président de la commission colis lourds du port du Havre explique : « Cinq jours ont suffi pour acheminer par voie fluviale - et en toute sécurité - ces colis exceptionnels depuis l'usine de Sens jusqu'au Havre. Le mode routier aurait exigé deux fois plus de temps, a fortiori en ces périodes estivales à forts encombrements. »

L'utilisation du mode fluvial sur la Seine, que les accords de partenariat entre Gron et le GIE Haropa facilitent, a évité la mise en circulation de 14 camions spéciaux dont quatre convois exceptionnels grand gabarit.

Jean-Claude CORNIER

9
ENTREPRISES

La relance portuaire

En mai 2013, le ministre en charge des transports a présenté la stratégie gouvernementale de relance portuaire. Bien qu'ayant le mérite d'exister, elle demeure malheureusement très en-deçà de ce que pouvaient attendre les professionnels et ne pourra, à elle seule, constituer l'instrument d'une relance portuaire véritablement efficace.

Pendant des décennies, les ports français ont subi les conséquences de leurs écarts de compétitivité avec les grands ports d'Europe du Nord. En dépit de leur position géographique exceptionnelle, ils étaient incapables d'attirer les trafics maritimes en raison de leurs faiblesses structurelles.

C'est pourquoi l'achèvement de la réforme portuaire de 1992, par la loi du 4 juillet 2008 visant à relancer les grands ports français, a constitué un véritable tournant pour les armateurs. Les trois objectifs poursuivis, recentrage des ports sur des missions d'autorité publique, modernisation de la gouvernance portuaire, et rationalisation de la maintenance, représentaient une petite révolution pour la léthargie portuaire dans laquelle était tombée la France.

Malgré sa laborieuse mise en place, cette réforme est désormais réalisée. Les armateurs français l'ont accompagnée et ont payé un lourd tribut lors de sa mise en œuvre, comme beaucoup d'opérateurs.

Aujourd'hui, les professionnels portuaires le reconnaissent : la productivité des ports nationaux s'est améliorée de façon significative et le climat social s'est lui aussi apaisé. Malgré tout, des défis essentiels restent à relever :

En premier lieu, l'augmentation des volumes qui n'arrivent pas à décoller véritablement. La massification espérée n'est pas au rendez-vous, à l'instar des grands ports européens d'Anvers, Hambourg et Rotterdam.

En second lieu, les synergies possibles entre ports français sont en dessous de ce qu'elles pourraient et devraient être. La création d'un axe Rhône est toute



PHOTO : ARMATEURS DE FRANCE

aussi nécessaire que celle de l'axe Seine. Les efforts pour le développement du fluvial doivent être accrus, en particulier en mettant en place dans les plus brefs délais une THC (*Terminal Handling Charge*) tous modes.

Enfin, le développement commercial et industriel n'est toujours pas à la hauteur des attentes, en dépit de la création des conseils de développement de chaque port. Il faut véritablement passer à une phase de reconquête commerciale.

Tout le monde le sait : l'enjeu n'est plus la gouvernance, mais bien la desserte portuaire et l'amélioration des liaisons avec l'hinterland. À cet égard, le rail et le fleuve doivent occuper la place qui devrait être la leur. Ces deux modes sont les vecteurs obligatoires de la massification attendue.

La qualité des infrastructures et le développement de la logistique sont au cœur de tout développement portuaire (le GIE HAROPA en est l'exemple français).

Enfin, les grands ports maritimes doivent avoir l'ambition d'être au cœur d'une vraie politique industrialo-portuaire. Ils ne doivent pas rater ce virage décisif, particulièrement représenté par les défis actuels et de demain : énergies marines renouvelables, GNL, développement des flux de produits raffinés...

Le sort des ports français ne devrait laisser personne indifférent. En tout cas, les armateurs ne le sont pas. Ces derniers, acteurs internationaux mais aussi locaux, veulent que la France trouve, je devrais dire « retrouve », sa place dans les grandes nations portuaires et maritimes européennes. Il y va tout simplement de son avenir. ■