

Transport fluvio-maritime dans l'après-pétrole



Un port urbain à Nantes pour le XXI^e siècle !



ANEF

- Association loi 1901 :
 - un bureau de 5 personnes
 - une organisation par projet :
 - piloté par un membre du bureau
 - Appuyé par un réseau d'expert ou professionnel sympathisant

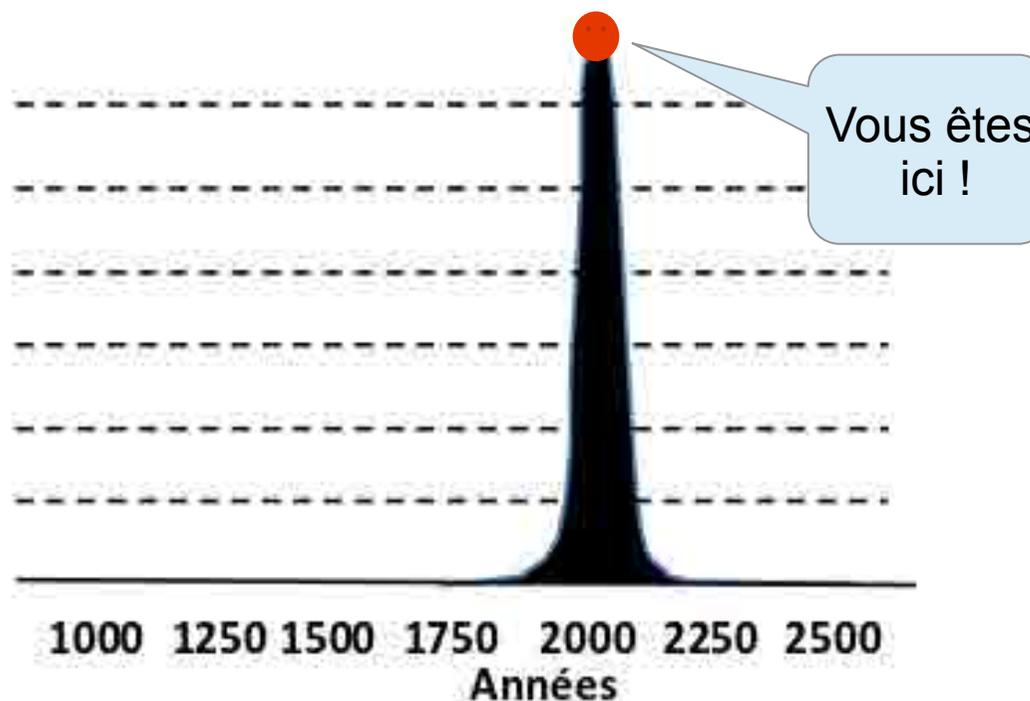




Projet associatif

- En permanente construction et évolution
- Centré sur :
 - l'adaptation de notre territoire aux crises énergétique et climatique à venir
 - la mutation des modes d'échanges de biens

La Loire navigable est une réelle opportunité de résilience de notre territoire !



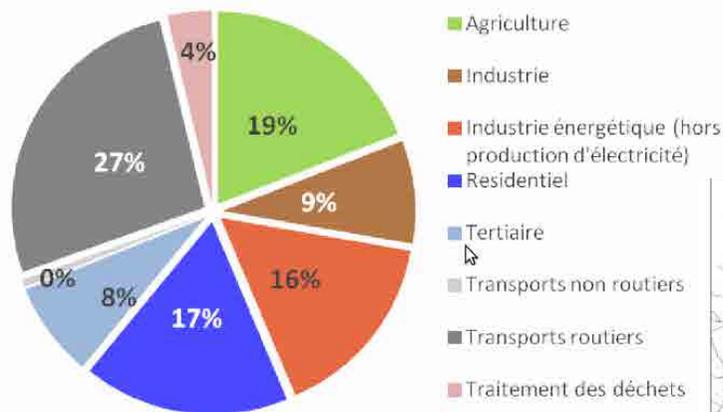
Constat : Impact climatique du transport de marchandises en Loire Atlantique



Les émissions liées aux transports ont augmenté de 30 % depuis 1990, en complète contradiction avec le facteur 4.

En 2008, le secteur des transports a consommé 10 TWh ce qui représente une facture de 1,6 M€/jour !

Répartition des émissions de GES par secteur en 2008. Source : BASEMIS/AIR PAYS DE LA LOIRE



- voyageur (58%)

- fret (42%).

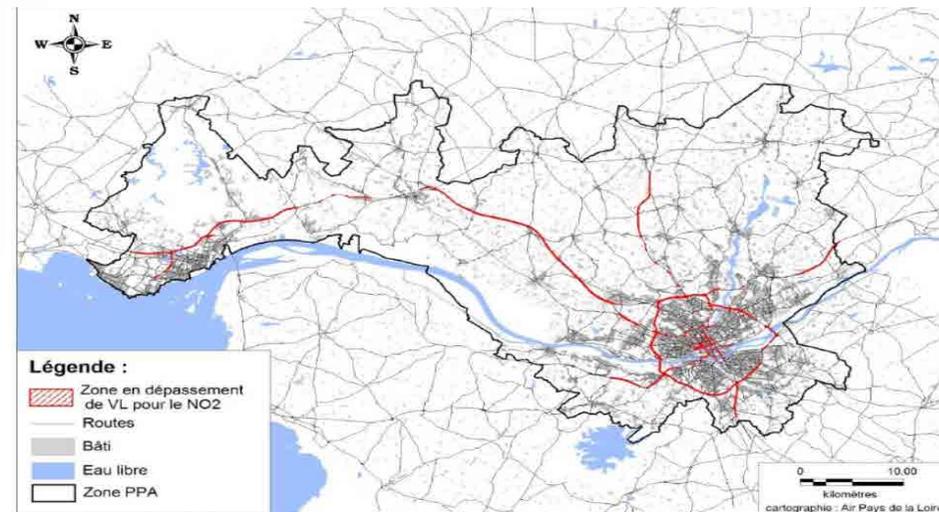


Figure 9 : cartographie des zones en dépassement de la valeur limite réglementaire du NO2 en moyenne annuelle selon le tendancier 2015

Constat : Impact sur la qualité de l'air de la Métropole nantaise



Projet de recherche fluide

Étude sur la contribution des ports à la réduction des émissions atmosphériques en milieu urbain (avril 2014)

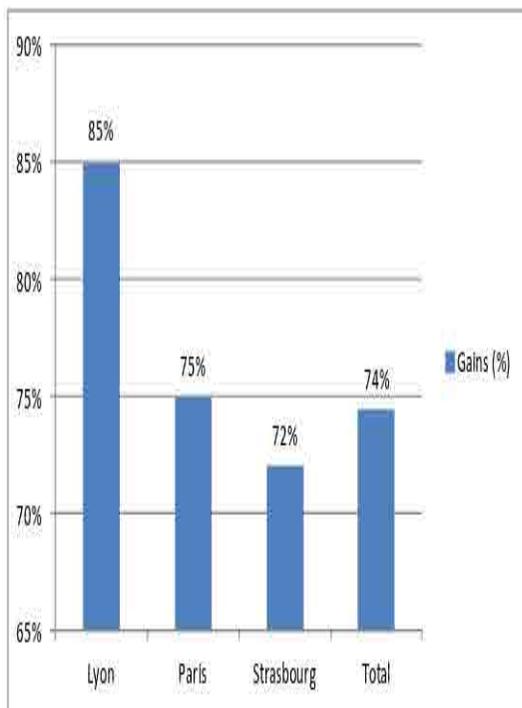


Figure 4 - Gains (%) en termes d'émissions de NOx apportées par les solutions fluviales par rapport aux solutions routières équivalentes (année 2012)

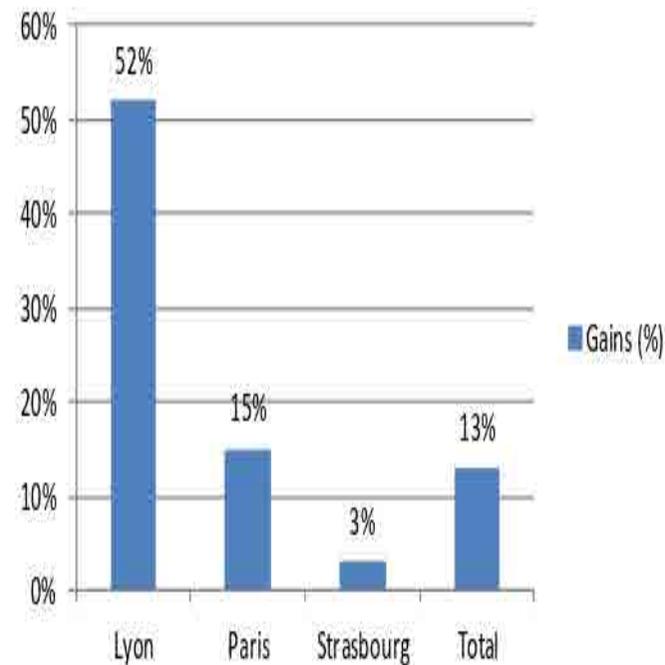


Figure 5 - Gains (%) en termes d'émissions de PM apportées par les solutions fluviales par rapport aux solutions routières équivalentes (année 2012)

Tableau 1 : Résultats calculés à partir des coûts fournis par le Compte National des Transport en 2011 et le rapport de RICARDO-AEA 2014



Economies réalisées grâce au report modal d'un PL de plus de 32t diesel Euro V vers un bateau automoteur 650-1000t GNL pour 10 000 000 TK

Externalités	Bruit	Accidents	Congestion	Pollution de l'air	Changement climatique	Processus amont-aval	Total
Coût routier (€)	11 175	6 525	57 700	16 925	52 775	28 700	173 800
Coût fluvial (€)	0	0	0	7 000	14 000	4 200	25 200
Gain (€)	11 175	6 525	57 700	9 925	38 775	24 500	148 600

Tableau 2 : Résultats calculés à partir des coûts fournis par le Compte des Transport en 2011 et le rapport de RICARDO-AEA 2014

Economies réalisées grâce au report modal d'un PL de plus de 32t diesel Euro V vers un train électrique utilisé en France pour 10 000 000 TK

Externalités	Bruit	Accidents	Congestion	Pollution de l'air	Changement climatique	Processus amont-aval	Total
Coût routier (€)	11 175	6 525	57 700	16 925	52 775	28 700	173 800
Coût ferroviaire (€)	10 500	1 950	3 725	12 850	0	2 025	31 050
Gain (€)	675	4 575	53 975	4 075	52 775	26 675	142 750

Constat : vers une marginalisation périphérique de notre territoire



Corridors de transport et dynamiques territoriales

Corridors RTE-T concernant l'Europe du Nord-Ouest

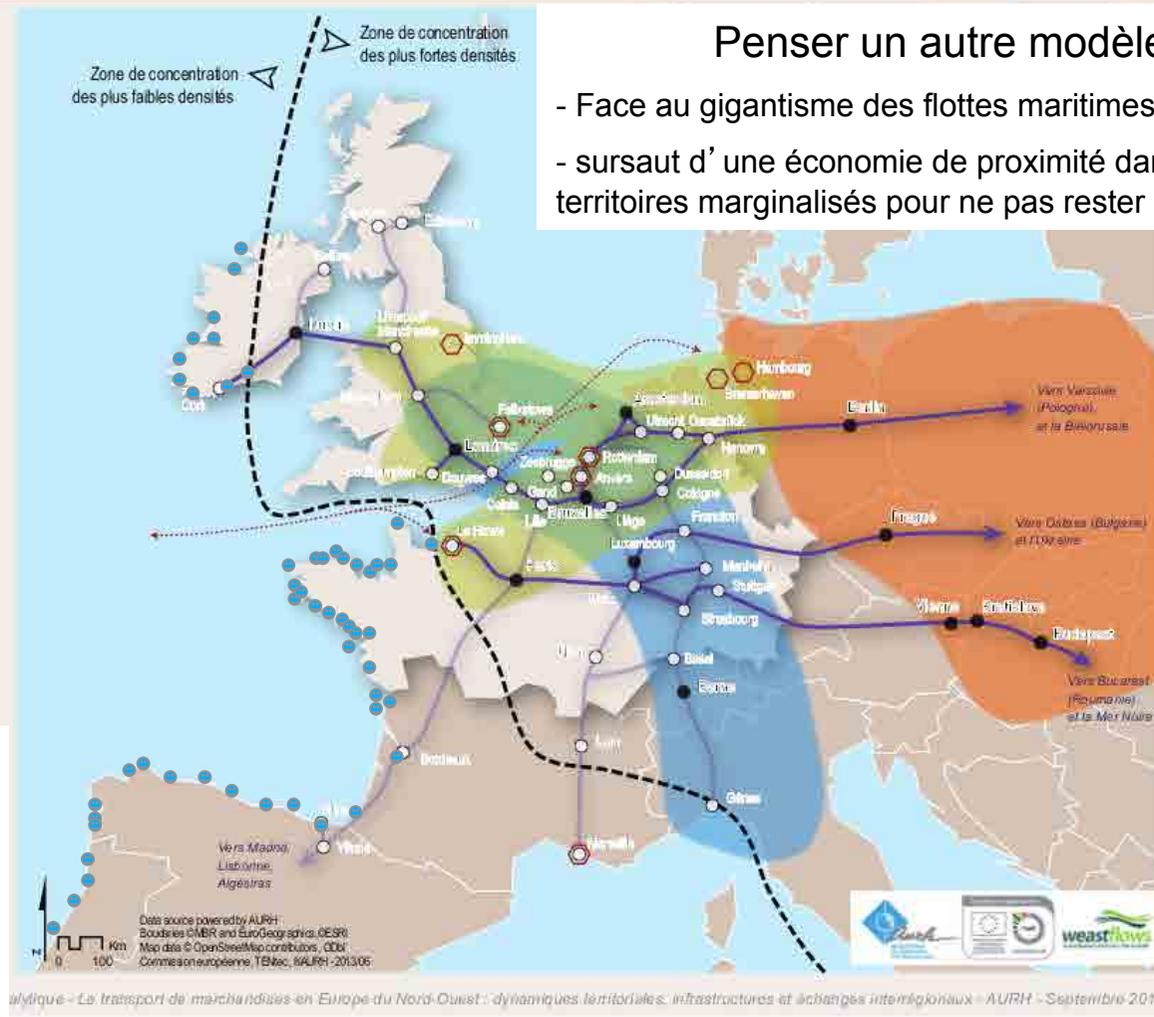
- Tronçon de corridor orienté Ouest-Est
- Tronçon de corridor orienté Nord-Sud
- Ville connectée à un corridor
- Capitale connectée à un corridor

Dynamiques territoriales

- Ligne de fracture des concentrations démographiques et industrielles
- Banane bleue (dorsale européenne)
- «Orange pumpkin» (dynamique Est Européenne)
- Axe Ouest/Est de fortes densités (population et industrielle)

Éléments de contexte

- Principale voie d'accès maritime
- Port ayant un trafic total supérieur à 50 millions de tonnes par an
- Europe du Nord-Ouest
- Reste de l'Europe



Penser un autre modèle

- Face au gigantisme des flottes maritimes
- sursaut d'une économie de proximité dans les territoires marginalisés pour ne pas rester dépendant

Port urbain, un outil majeur

- Du système portuaire de l'estuaire pour placer Nantes sur les routes du cabotage Arc Atlantique
- De la transition énergétique pour le Fret dans la Métropole



Projet associatif

- Démontrer l'utilité fonctionnelle de la Loire navigable pour se nourrir et se déplacer dans un monde sans fossile : promotion de la logistique « petits gabarits » via les vieux gréements existants aux futurs cargos-voiliers



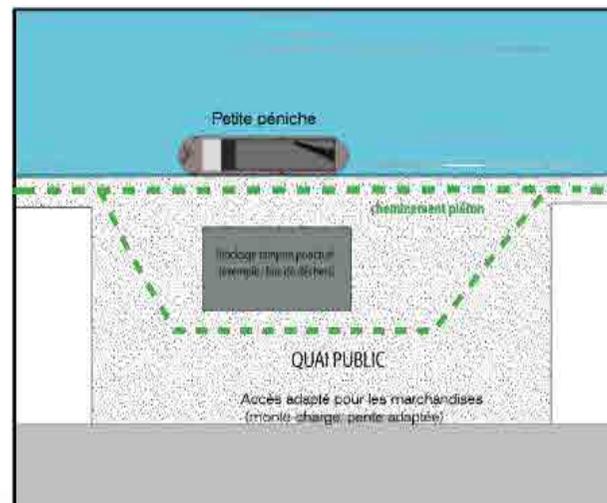
- Gestion du dernier km décarboné



Projet associatif



- Nécessité de développer des infrastructures de logistique portuaire (quai, entrepôt, engin de manutention) au plus près des bassins de consommations :
- Développer le concept de port urbain : une plateforme multimodale + haltes fluviales



Halte fluviale : un simple quai public mixte

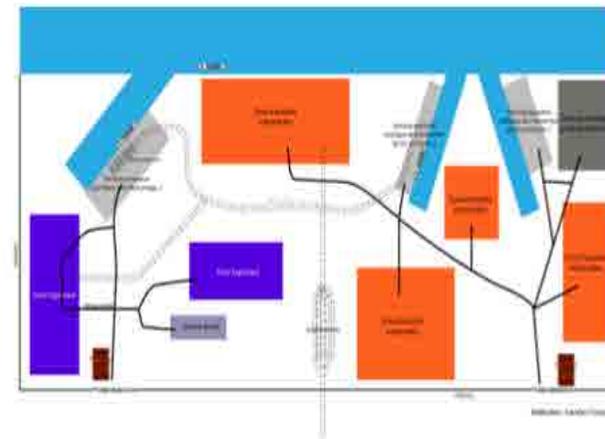


Plate-forme fluviale urbaine : plusieurs terminaux, outillage, activités économiques, embranchement ferroviaire...

- Développer une coordination logistique décarbonée au service du port urbain : cargo-tram + vélogistique pour optimisation des coûts de transbordement
- Nécessité d'une mise en relation des aménageurs publics autour d'un projet commun : **le port urbain au service de l'économie de proximité**
- Mobilisation de l'épargne citoyenne pour prise de parts dans la construction d'un cargo-voilier moderne

Vision à 2030



Vision prospective



Légendes

 Gare de triage

Port Urbain

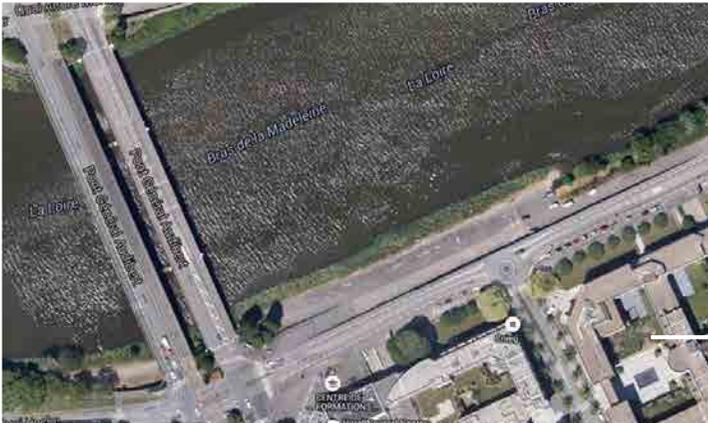
**Plateforme multi-modale :
mer – fleuve - fer – route - vélo**

 Chantenay : éco prox
 Cheviré : éco régionale

Haltes fluviales

 Distribution

 Collecte

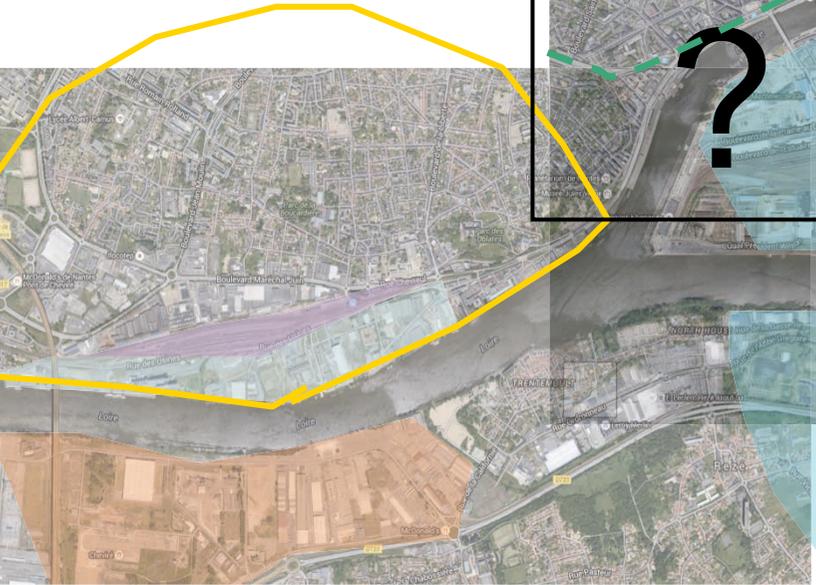


Légendes

-  Gare de triage
- Port Urbain
- Plateforme multi-modale : mer – fleuve - fer – route - vélo**
-  Chantenay : éco proxi
-  Cheviré : éco régionale
- Haltes fluviales**
-  Distribution
-  Collecte



Vision à 2030



Légendes

- Gare de triage
- Tram (1-2)
- Port Urbain
- Plateforme multi-modale : mer - fleuve - fer - route - vélo**
- Chantenay : éco proxi
- Cheviré : éco régionale
- Haltes fluviales**
- Distribution
- Collecte

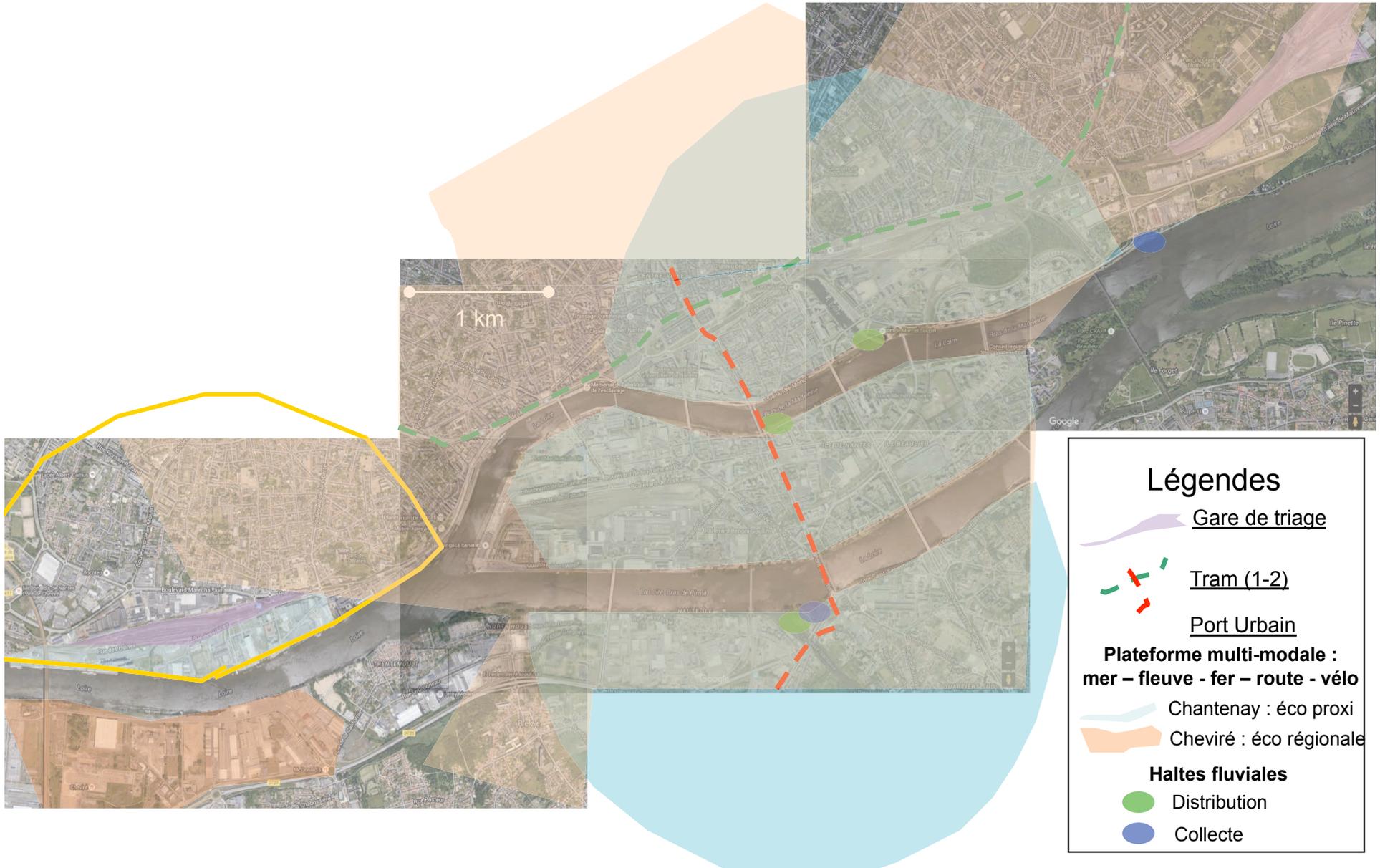


Cargo-tram de Dresde



Cargo-tram de Zurich

Vision à 2030



Légendes

 Gare de triage

 Tram (1-2)

 Port Urbain

**Plateforme multi-modale :
mer – fleuve - fer – route – vélo**

 Chantenay : éco prox
 Cheviré : éco régionale

Haltes fluviales

 Distribution

 Collecte

Facteurs économiques

De 2015 à 2030...

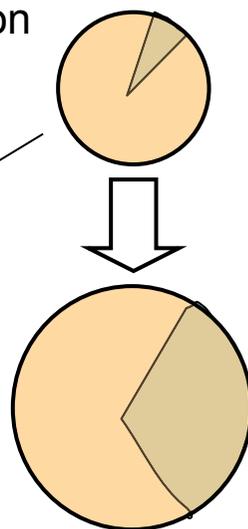


Evolution de la contribution climat énergie

Années Prix €/t eqCO2

2014	7
2015	14,5
2016	22
2020	56
2030	100

Article 173 de la Loi TECV



Marchandises à forte VA de qualités labellisées et traçables



Marchés actifs de niches : AMAP, GASE, métiers de bouche et épiceries fines
Marchés réglementés : commande publique
CR PdL, CD 44, NM, Ville de Nantes = 0,5 M€ soumis à l'Art. 144 et 19 ter.

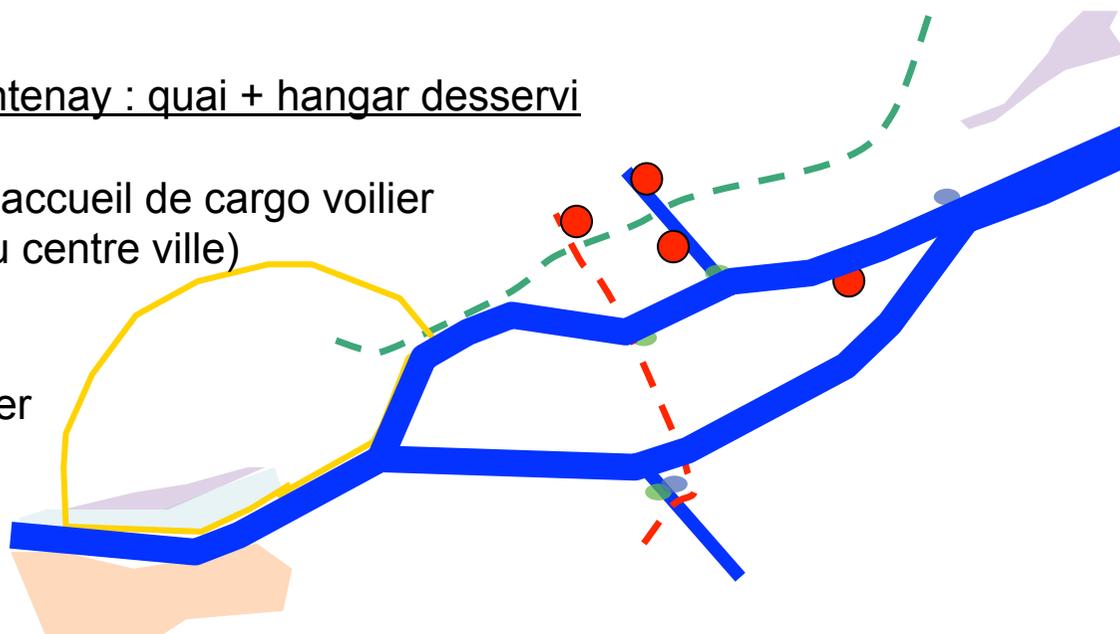
Marchandises classiques
Coûts de transbordements optimisés

Dès 2016 ...

Expérimenter un dock citoyen à Chantenay : quai + hangar desservi

- Permet de positionner Nantes sur l'accueil de cargo voilier
- De minimiser les coûts (proximité du centre ville)
- De tester une ingénierie logistique
- De mobiliser la citoyenneté autour du projet de création d'un cargo voilier

- * Audit des quais et stratégie des usages
- * Magasin maritime (lieu de stockage, de distribution, d'expérimentation)



Dès 2016 ...



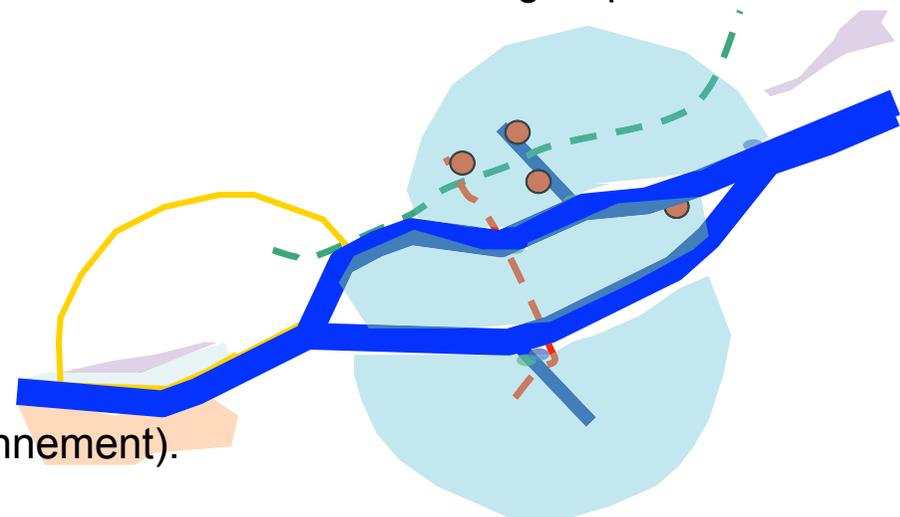
Se mobiliser collectivement sur les différentes sources de financement :

Nantes n' a pas répondu aux appels à projet « villes respirables en 2020 » et TEPCV !

- Art 35 loi TECV : *Afin de réduire les impacts environnementaux de l'approvisionnement des villes en marchandises, des expérimentations sont soutenues et valorisées pour créer des espaces logistiques et pour favoriser l'utilisation du transport ferroviaire ou guidé, du transport fluvial et des véhicules routiers non polluants pour le transport des marchandises jusqu'au lieu de la livraison finale.*

**Créer un collectif métropolitain (institution, association, professionnels) porteur d' un projet ambitieux
Qui prend cette initiative ?**

- Certificat d' économie d' énergie (20% de financement) sur :
 - * fiches standardisées (Unité de Transport Intermodal et barge fluviale),
 - * programmes d' accompagnement (Art 30 loi TECV ouvre à la logistique urbaine)
- Valorisation à terme des TK Bleues
- Fiscalité locale dédiée à la voie d' eau
- Construction d' un cargo voilier moderne pour s' affranchir des contraintes d' exploitation des vieux gréements (vitesse et coût de fonctionnement).



Un port urbain à Nantes pour le XXI^e siècle !



<http://www.nantestransportalavoile.fr/>

francois-orhan@wanadoo.fr