

Délégation **"Développement, Rayonnement, Attractivité du Territoire"**

17 novembre 2009

Contribution de Jean-Charles ABBÉ

Le trafic des conteneurs, un atout pour la région

Trois informations parues récemment dans la presse amènent à s'interroger sur le développement du transport maritime, notamment du transport par conteneurs dans la région.

La première concerne l'abandon de la navette fluviale mise en place au printemps entre Saint-Nazaire et Cheviré pour le transport de conteneurs¹. La barge d'une capacité de 80 EVP (80 conteneurs de 20 pieds) devait effectuer deux rotations par semaine et il était escompté que la première année 5 000 EVP puissent ainsi être transportés vers Nantes. Les camions vont prendre le relais et encombrer un axe routier déjà fort chargé. C'est une démarche contraire à toutes les orientations actuelles du Grenelle de l'environnement, plus spécifiquement dans le cadre de la réduction des émissions de GES (Gaz à effet de serre). Cette décision est en fait dans la droite ligne avec ce que nous avons vu et entendu lors du séminaire de travail avec l'AURAN sur la coopération « Nantes-Rennes » : pas un mot sur l'ouverture maritime et le transport fluvial. Heureusement, un membre du Conseil est intervenu pour souligner cette lacune ; ceci nous a permis de découvrir sur la carte un « Vigo » à peine discernable, tout à fait représentatif de l'intérêt porté à cette ouverture ! L'intervention de Philippe Audic a témoigné très concrètement (circuit des conteneurs alimentant la centrale d'achat de super U) de l'importance potentielle du trafic de conteneurs à Donges.

La seconde information traite de l'accostage d'un méthanier géant au terminal de Montoir² (315 m de long, 210 000 m³) et des travaux qui vont être entrepris pour re-draguer le chenal et permettre l'accueil de 250 000 m³. Ces travaux pourraient avoir un impact sur l'accueil de porte conteneurs, limités aujourd'hui à des 4 000 EVP et qui pourrait être étendu à des 6 000, voire 8 000 EVP.

La troisième information traite des projets de faire du Mans un « port sec »³, base arrière du port du Havre grâce notamment à la ligne ferroviaire retenue par Réseau Ferré de France (RFF) dans le cadre d'une nouvelle rocade Ouest du bassin parisien. La ville deviendrait alors un nœud ferroviaire important d'où les conteneurs pourraient être dispatchés dans tout l'ouest de la France. Des projets de plates-formes à Tours et à Orléans sont à l'étude.

¹ "La planète, on s'en fout" par C.Pitois

² "Un méthanier géant livre son gaz en Loire" par C.Pitois

³ "Le Mans se voit en base arrière du port du Havre"

Le trafic conteneurs a pâti de la crise mais il a globalement explosé au cours de la dernière décennie ; les prévisions vont dans le sens d'un accroissement important de ce mode de transport avec la livraison de super porte-conteneurs de 16 000 EVP. Un facteur important du développement des ports dans ce domaine est la capacité de dispatching de ces conteneurs, notamment par voie fluviale et ferroviaire. Si la croissance du terminal de Montoir va dans un sens favorable, l'abandon de la navette fluviale marque au contraire une reculade. Qu'en est-il de la liaison ferroviaire ? Il est évident que la ligne actuelle Saint Nazaire-Nantes n'est pas en mesure de répondre aux besoins, notamment avec le goulot d'étranglement du tunnel de Chantenay et la dangerosité extrême de cet équipement. Ces données devraient être considérées dans le cadre des réflexions sur la desserte ferroviaire de l'aéroport de Notre Dame des Landes et sur la liaison ferroviaire Nantes-Rennes et prendre en compte le développement du projet manceau.