
Ambition et attractivité - Économie et développement

12 novembre 2010



Contribution de Paul GUEGAN

Une stratégie pour un Grand Port Maritime Nantes - Saint Nazaire

Comme le résume l'avant-propos du projet stratégique du G.P.M, « le Grand Port Maritime Nantes Saint-Nazaire est aujourd'hui dans une situation de milieu de gué ».

Le principal écueil à éviter est de nier la réalité. Il ne s'agit pas tant d'adopter une stratégie vers quoi les acteurs voudraient tendre, mais davantage de tenir compte de la situation actuelle du Port.

En 2009, le G.P.M a vu son trafic total baisser de 11.4 %, certes à un degré moindre que celui des ports français (-13 %), pour atteindre un total de 29.8 tonnes. Le trafic énergétique a baissé de 8 % alors que celui-ci représente 70 % du trafic total du Port. Cette diminution est principalement expliquée par la chute de 18.5 % du trafic de pétrole brut. Outre le fait que l'arrêt de la raffinerie de Donges, pendant plusieurs semaines, a accru cette baisse de trafic, il n'en demeure pas moins vrai que partout en Europe, une diminution de la consommation des énergies fossiles est constatée. Cette nouvelle donne doit être prise en compte pour le devenir du port des prochaines décennies, afin de maintenir une position enviable de quatrième Port national.

Quant au trafic non énergétique, il a diminué de 17.8 % en raison notamment d'une forte baisse du transport des véhicules à destination de Vigo. Les immatriculations en Espagne ayant baissé de 50%, en 2009.

Point positif : le trafic des conteneurs n'a que légèrement baissé (-5.8 %), soutenu par les flux de la ligne vers les Antilles.

À la crise conjoncturelle, qui a bouleversé la donne, s'ajoute la mise en place de la réforme portuaire imposée par la loi du 4 juillet 2008. Cette réforme a pour objectif affiché de redonner de la compétitivité aux ports français. Le constat souligné est une perte des parts de marché, depuis une vingtaine d'années, des ports français dans le trafic des conteneurs (alors que celui-ci augmentait de 5 % par an), notamment par le fait d'absence « d'unité de commandement ».

Pour résorber ce déficit, la réforme portuaire a prôné deux orientations. La première est d'organiser un transfert des activités de manutention, et du personnel, vers des opérateurs privés. La seconde, par le biais d'un nouveau mode de gouvernance, est d'inscrire le G.P.M dans un projet stratégique qui détermine les

modalités de son action et les dépenses et les recettes prévisionnelles à sa mise en œuvre. Le commandement unique sur les terminaux est né.

Les réactions syndicales ont été immédiates d'autant plus qu'à la mi-2009, la direction du port de Nantes-Saint-Nazaire d'alors a vu son projet stratégique refusé par l'Etat. Si la transformation en G.P.M est maintenant bien engagée sous la nouvelle Direction, il apparaît que le transfert d'une partie des personnels n'est pas encore abouti. Espérons seulement que cela ne constitue pas un frein au développement et à l'image du port ligérien !

Cette réforme portuaire et la mise en place d'une nouvelle gouvernance, en période de crise économique et sociale, ont le mérite d'afficher au grand jour la réalité de l'important outil qu'est le G.P.M Nantes – Saint-Nazaire. 38^{ème} port européen, 4^{ème} port français, 1^{er} port métropolitain pour le trafic d'aliments du bétail, force est de constater que le G.P.M est un port « intermédiaire ». Il s'agit donc pour la gouvernance de mettre en place une stratégie adaptée à cette réalité.

Les membres du Conseil de Surveillance et du Directoire du G.P.M semblent en avoir pris la mesure. Le projet stratégique du Port peut en témoigner. Mon propos n'est pas de remettre en cause l'orientation définie. D'autant qu'il est possible de retenir quelques orientations envisageables, à savoir :

- Développer le trafic des conteneurs en renforçant la desserte de l'arrière pays et des régions desservies (« hinterland »). De ce point de vue, l'absence de connexion de grands corridors ferroviaires avec la région Ouest dans le schéma national des infrastructures de transport est un handicap
- Trouver une place en port secondaire de hubs (Le Havre, Anvers...) pour le transport maritime de courte distance (« feeding »)
- Développer rapidement les autoroutes de la mer
- Favoriser la mise en place d'opérateurs ferroviaires de proximité
- Résolution de points noirs tels que le tunnel de Chantenay à Nantes, ou le passage à travers la raffinerie de Donges
- Construire une offre logistique multimodale
- Création d'un parc technologique « Environnement, énergies renouvelables »

Pour ce faire, la trajectoire financière pour la période 2009-2019 fait état d'investissements à hauteur de 554 millions d'euros (avec une déclinaison de projets à l'intérieur des 18 sites portuaires spécialisés), dont 265 millions d'euros pour la seule période 2007-2013.

En 2010, les investissements ont déjà été revus à la baisse (40 M€ contre 50 M€ initialement prévus), du fait de la conjoncture économique et du désengagement de certaines collectivités territoriales. Les fonds propres du G.P.M devraient être mis à contribution à hauteur de 70% des investissements entre 2007 et 2013. Malgré un lourd investissement des partenaires privés, ces derniers souhaitent pérenniser et créer des activités qui leur permettent de renforcer la compétitivité de leurs entreprises. Néanmoins, l'interrogation liée au financement de ces défis demeure.

La réussite de la stratégie définie passe par deux conjonctions :

- La première est l'existence d'un dialogue permanent entre les acteurs : gouvernance du G.P.M, personnel portuaire, partenaires de l'Estuaire mais aussi avec les entités nationales et régionales concernées (Europe, Etat, partenaires privés...)
- La seconde passe par une forte volonté des partenaires publics traduite par un soutien financier exemplaire.

Malheureusement, la conjoncture n'est pas sans conséquence sur les ressources propres du G.P.M, et le désengagement des collectivités laisse à penser que la réussite du projet ne va pas être un long fleuve tranquille. Les moyens mis en œuvre à la réussite de la stratégie du projet du G.P.M Nantes – Saint-Nazaire seront-ils à la hauteur des enjeux de demain ?