



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

# **QUEL AVENIR POUR LE TRAFIC FLUVIAL ET MARITIME EN LOIRE ?**

### **Co-Rédacteurs**

Jean-Louis RENAULT  
Yves LAINÉ  
Marc MOUSSION  
Guy PAICHEREAU

---



## **Groupelement d'Analyses et d'Etudes de Loire-Atlantique**

# **QUEL AVENIR POUR LE TRAFIC FLUVIAL ET MARITIME EN LOIRE ?**

### **CO-RÉDACTEURS**

**Jean-Louis RENAULT**

**Yves LAINÉ**

**Marc MOUSSION**

**Guy PAICHEREAU**

**Avril 2016**

**Site : <http://gaela.asso-web.com/>**

## INDEX

CG 49 :	Conseil Général (49: Maine et Loire, 44 Loire Atlantique)
DCNS :	Entreprise de constructions navales et de services, issue de l'ancienne Direction des Constructions Navales (Les anciens arsenaux de la Marine Nationale).
DREAL	Direction Régionale de l'Environnement de l'Aménagement et du Logement.
GABARIT "FREYCINET":	Gabarit de chalands fluviaux automoteurs, de certains canaux et écluses, mis en place par une loi du programme de Charles de Freycinet en 1879. Caractéristiques des chalands : 300 à 400t de port en lourd, (entre 12 et 16 camions de 25t) L : 38,5m, l : 5,05m, tirant d'eau entre 1,80 et 2,20m.
GPMNSN :	Grand Port Maritime de Nantes Saint-Nazaire.
PANAMAX :	Navires conçus en fonction des dimensions des écluses du canal de Panama.
RO-RO:	Opération de chargement déchargement de véhicules routiers. Camions, semi remorques, etc.
TE:	Tirant d'Eau. Exprimé en mètres.
TMDC :	Terminal Marchandises Diverses et Conteneurs.
VNF :	Voies Navigables de France.

# QUEL AVENIR POUR LE TRAFIC FLUVIAL ET MARITIME EN LOIRE ?

## INTRODUCTION

La position géographique de Nantes, située sur la Loire à 50 kms de la mer, en a fait un carrefour de communications avec le statut privilégié de Ville-Port qui a été un atout majeur pour son développement.

Par le passé, particulièrement aux XVIIème et XVIIIème siècles, Nantes a été compté parmi les ports maritimes les plus importants dans le monde, notamment lors de l'apogée du commerce triangulaire. Fin XIXème – début XXème, l'avènement de la machine à vapeur révolutionne la navigation maritime et la navigation fluviale.

Pour cette dernière, on voit se créer, pendant cette période, des Compagnies qui arment des paquebots fluviaux à vapeur, avec faible tirant d'eau, pour assurer le transport régulier de passagers, entre Saint-Nazaire – Nantes – Orléans. Le transport des marchandises sur ce même axe est également assuré par voie fluviale. Et ce fut même une première pour le transport de colis lourds<sup>1</sup>.

Aujourd'hui, les terminaux portuaires se sont déplacés vers l'aval, à Donges, Montoir et Saint-Nazaire et Nantes n'a gardé que les Terminaux de Cheviré et du Bas-Chantenay qui représentent un tonnage annuel de 1,8 Millions de tonnes équivalent à celui du Port de Commerce de Lorient.

Depuis 2012, le trafic global du GPMNSN, assuré à 70% par les produits énergétiques, décline de plus en plus tous les ans. Quant au trafic fluvial sur la Loire, il a totalement disparu pour le fret en amont de Nantes et il est pratiquement inexistant sur la Loire Aval, hormis le charbon entre Montoir et Cordemais, la barge Airbus et le sable entre Montoir et Cheviré.

Les questions qui se posent aujourd'hui sont les suivantes :

- 1. Quel est le devenir du Grand Port Maritime face à son déclin et quelle est la volonté des décideurs ? (page 5)**
- 2. Quelles sont les possibilités de trafic maritime et fluvial sur la Loire entre Saint-Nazaire et Nantes ; et sur la Loire en amont de Nantes ? (page 7)**
- 3. Quelles sont les conditions de navigabilité de la Loire et quelles en sont les contraintes ? (page 9)**
- 4. Quelles sont les filières de trafic existantes et envisageables ? (page 15)**
- 5. Quels sont les équipements existants ou à envisager pour quels types de navires, quelle manutention et quels postes à quai ? (page 19)**
- 6. Quelles sont les contraintes administratives et réglementaires qui freinent le transport fluvial ? (page 21)**
- 7. Quel avenir peut être envisagé pour les paquebots maritimes à Montoir et à Nantes et les paquebots fluviaux de Nantes – Saint-Nazaire à Bouchemaine et voir Saumur ? (page 25)**

---

<sup>1</sup> En 1902, l'éléphant Fritz du cirque Barnum a dû être abattu lors de son passage à Tours. Le cirque Barnum en fit don à la ville de Tours qui décida de le faire empailler à Nantes. Le transport de l'éléphant qui pesait 7 tonnes, et mesurait 2,30 au garrot se fit par péniche sur la Loire.



## Un Panamax dans le port de Nantes

*Le DST Drammen évitant à Trentemoult le 20 mars © DR*

## 1.

### 2. QUEL EST LE DEVENIR DU GRAND PORT MARITIME FACE À SON DÉCLIN ?

Dans son projet stratégique 2015-2020, dévoilé en 2013, le GPMNSN indiquait qu'il avait l'ambition de "devenir un port de référence de la transition énergétique et écologique". Trois orientations stratégiques se dégagent : "Être au cœur des filières actuelles et émergentes", "Garantir la performance de l'outil industriel portuaire" et "Conduire une politique partagée de développement durable des espaces portuaires estuariens".



Le 26 octobre 2015, le GPMNSN a présenté en détail et en le chiffrant ce projet stratégique. Force est de constater qu'au niveau des investissements le port de Nantes Amont (**Chevire** et Roche Maurice) est le parent pauvre. En particulier il est précisé que le Port désire concentrer sur Montoir le trafic des céréales.

Avec en plus la volonté de limiter le tonnage des bateaux remontant à Nantes à 15.000 tonnes au lieu des 80.000 tonnes admises jusqu'à présent, il semble que le Port s'oriente peu à peu vers l'abandon total du trafic maritime au-delà de Montoir et Donges.

Cette orientation va à l'encontre du principe économique qui veut que le navire s'approche au plus près du marché. Elle oublie également que la desserte de l'hinterland par la route est nettement meilleure au départ de Nantes : un camion avec un seul chauffeur peut faire l'aller et retour Nantes Poitiers dans la journée. Ce qui n'est pas le cas au départ de Montoir<sup>2</sup>.

Egalement on constate avec regret que le projet stratégique du GPMNSN ne prend guère en compte le développement du fluvial, lequel présente pourtant un axe possible de développement économique et une alternative en matière de transition énergétique. En particulier il est dit à ce sujet que le déploiement d'un réseau de plateformes fluviales n'en est toujours qu'au stade de la réflexion.

<sup>2</sup> Cf. les précédents rapports de GAELA : "Comment expliquer le déclin du trafic fluvio-maritime dans l'estuaire de la Loire" (Avril 2013) et "Pour le renouveau du fluvial sur la Loire" (Avril 2015) publiés par le Conseil de Développement de Nantes Métropole.

En 2012, le GPMNSN avait organisé, avec les différents acteurs portuaires, une réflexion sur la possibilité de développer le trafic fluvial en Loire. La conclusion de cette réflexion prévoyait pour 2013 de :

- *lancer une étude de modification réglementaire et tarifaire.*
- *lancer une étude de faisabilité pour une plateforme amont nord Loire pour les colis lourds et encombrants (site Leroux et Lotz, ex SOFERTI, Roche Maurice).*
- *lancer une étude prospective pour établir :*
  - *le type de montage financier.*
  - *Le type de service et sa commercialisation.*
  - *Recherche d'un armateur intéressé par le projet.*

Il serait intéressant de savoir où en sont ces "lancements" qui semblent inaudibles au sein de la communication du GPMNSN.



### 3. QUELLES SONT LES POSSIBILITÉS DE TRAFIC MARITIME ET FLUVIAL SUR LA LOIRE ENTRE SAINT-NAZAIRE ET NANTES ET SUR LA LOIRE EN AMONT DE NANTES ?

Par le passé, il y a plusieurs décennies, les différents quais du Port de Nantes : « La Fosse, L'Aiguillon, Les Antilles, Wilson, Roche Maurice et Cheviré, ont connu une activité florissante avec des pics de plus de vingt cargos amarrés à quai, en même temps, pour assurer le transport des vrac solides et liquides, des grumes, des agrumes et des divers.

Le trafic fluvial entre Saint-Nazaire, Nantes et Bouchemaine était également assez soutenu par les extractions de sable et le transport des produits pétroliers. De plus, le transport des marchandises diverses, par péniches, était non négligeable sur l'Erdre et sur le Canal de Nantes à Brest.

Pour le Trafic Maritime, la taille des navires a augmenté et de nombreux Terminaux Portuaires ont été déplacés vers l'aval. Certains trafics ont complètement disparu, tels que le charbon, le sucre brut, les bananes, les agrumes, les bois exotiques en grumes. Le Quai de la Fosse, le Quai d'Aiguillon et le Quai Wilson ont été désarmés, les grues de manutention ont été démontées et le dragage garantissant l'accès des navires de mer à ces quais a été abandonné. Seuls les quais de Cheviré et Roche Maurice sont restés en activité et assurent au Port de Nantes un trafic maritime inférieur à 2 millions de tonnes dont les céréales qui pèsent 1,4 millions de tonnes et pour lequel remontent encore à Nantes des vraquiers de plus de 220 m de long, de 80 000 tonnes de port en lourd, qui chargent 18 000 tonnes et complètent leur chargement à Montoir. Ce qui sous-entend que le dragage du chenal de la Loire jusqu'à Nantes est toujours assuré pour garantir le tirant d'eau aux navires de cette taille.

Pour le trafic fluvial, à part la barge Airbus et l'approvisionnement en charbon de la Centrale de



Cordemais, par barges depuis Montoir, tout trafic fluvial de fret a disparu. Il en est de même du trafic des péniches sur l'Erdre et le Canal de Nantes à Brest, à l'exception des délivres du chantier de construction du bassin de rétention, longeant le quai Sully, qui sont transportés de Saint Mars du Désert par deux automoteurs de gabarit Freycinet, qui ont été réarmés. Seul le paquebot fluvial de Croisi-Europe, en service depuis avril 2015, entre Saint-Nazaire et Bouchemaine, redonne vie à la navigation fluviale sur la Loire. C'est la démonstration qu'avec un tirant d'eau de 0,90 m et un tirant d'air de 4,50 m la navigation fluviale est toujours possible sur la Loire entre Nantes et Bouchemaine.

*Céréalière à l'appontement de Roche-Maurice*

Et demain, quel devenir pourra-t-il être envisagé pour le Port de Nantes et le trafic fluvial sur la Loire ?

Tout dépend des décisions qui seront prises entre les différents décideurs qui ont autorité sur la Loire de Saint-Nazaire à Nantes et de Nantes à Angers.

Le récent débat sur la Loire a eu le mérite de mettre les différents acteurs en situation de devoir s'exprimer.

- . Le GPMNSN en dévoilant son projet stratégique,
- . Des porteurs de projets en présentant des possibilités susceptibles de développer de nouveaux trafics.
- . Nantes Métropole en se mettant en situation de devoir prendre des décisions d'orientation.



Il est bien évident que le dialogue entre les différentes parties prenantes : « Le GPMNSN, les différentes collectivités Territoriales, VNF, les armateurs, les chargeurs et les porteurs de projets » doit progresser et continuer à se développer. Que les décisions prises aujourd'hui par les uns ou par les autres n'entravent pas l'avenir particulièrement en ce qui concerne :

- Les contraintes de navigation.
- Les filières de trafics existantes et envisageables.

*Chalands type "Freycinet" quai Sully à Nantes.*



*Le Glorex. Avec d'autres chalands pétroliers il assurait depuis Donges le ravitaillement du dépôt de Bouchemaine.*



### 3. QUELLES SONT LES CONDITIONS DE NAVIGABILITÉ DE LA LOIRE ET QUELLES EN SONT LES CONTRAINTES ?

Comme il a été dit dans un rapport précédent de GAELA<sup>3</sup>, il est possible techniquement de rendre la Loire navigable pour des gabarits relativement importants. A condition d'entreprendre des grands travaux (barrages, écluses). Mais les oppositions, écologistes avec leur slogan « La Loire dernier fleuve sauvage », zadistes, routiers, administrations, riverains, etc. sont telles qu'il faudra se contenter de ce qui est possible à moyen terme et à investissement minimum.

En juillet 2009, ACT Consultants publiait le rapport final de son *“Etude des possibilités de développement” du fret fluvial sur la Loire*. Ce document fait toujours autorité.

En ce qui concerne la navigabilité du fleuve ce rapport établissait les points forts et les points faibles suivants :

#### **Forces.**

*Voie d'eau de bon gabarit, sans méandre et sans ouvrage, donc rapide à parcourir.*

- *Desserte d'un grand port, source de trafics.*
- *Traversée d'une grande agglomération, à la circulation routière difficile.*
- *Balisage de la Loire navigable sur l'ensemble du linéaire par des équipes connaissant bien la voie d'eau (Edition d'un bulletin de navigabilité l'été)<sup>4</sup>.*

#### **Faiblesses.**

- *Réseau court, en cul de sac, fermé sur lui-même.*
- *Irrégularité des débits et de la navigabilité.*
- *Accès à Angers saisonnier. Obligation une partie de l'année de chargements limités des bateaux et/ou de disposer de bateaux adaptés.*
- *Gouvernance éclatée pour la gestion du tronçon Nantes-Angers entre VNF et le CG 49.*
- *Vocation de la Loire navigable peu affirmée, ce qui pénalise l'initiative.*
- *Les équipements fluviaux à Angers ne sont pas dans une démarche de développement du trafic fluvial.*
- *Manque d'ouvrages permettant le transfert voie d'eau / terre en amont de Nantes (sauf à Angers).*
- *Peu d'activités riveraines en amont de Nantes du fait de berges inondables et protégées.*

#### **Opportunités.**

- *Saturation en heures de pointe d'axes routiers concurrents (et ferroviaires), en particulier autour de Nantes (mais encore des disponibilités en heure creuse).*
- *Augmentation probable à terme du prix des carburants, désavantageant le mode routier.*
- *Disponibilité dans l'Estuaire d'opérateurs fluviaux à la recherche de diversification.*

<sup>3</sup> « Pour le renouveau du fluvial sur la Loire » GAELA Avril 2015.

<sup>4</sup> Mais depuis cette étude l'absence de trafic sur la Loire, en amont de Saint Julien de Concelles, a amené de nombreuses modifications, sans doute moins bien connues des spécialistes de VNF.

- *Nouvel intérêt des autorités politiques (Grenelle de l'Environnement, objectifs de diversification modale fixés au Grand Port de Nantes, intérêt de décideurs politiques locaux) pour le fret sur la voie d'eau.*
- *Attente forte des habitants pour un report modal réel, mais nécessité d'une participation / information pour justifier la réalisation de points de transbordement sur des sites classés «loisirs».*

### **Risques.**

- *Orientations générales des collectivités vers la valorisation loisirs des rives, (cheminements piétons et cyclistes, zones de repos) pouvant rendre délicate la réalisation d'ouvrages de mise à terre, même limités.*
- *Les actions du Plan Loire Grandeur Nature (en particulier l'enlèvement d'épis) devraient rendre plus difficile la navigation et par là le transport fluvial.*
- *Changement d'affectation pour les sites de transbordement amont, non utilisés pour le trafic fluvial, si d'autres opportunités d'intérêt local apparaissent.*

Depuis, un certain nombre d'éléments ont modifié le profil de la Loire :

- En amont de Nantes :

Au XIX<sup>ème</sup> et au XX<sup>ème</sup> siècle, l'installation d'épis, les endiguements, les dragages et autres ouvrages avaient permis la création d'un chenal unique entre les-Ponts-de-Cé et Ancenis<sup>5</sup>.

En 1995, la fin de la "navigabilité" officielle décrétée par l'Etat a mis fin aux travaux de dragage et supprimé le balisage autre que de sécurité.

L'interdiction d'exploitation des sables et granulats, décrétée au milieu des années 1990, a, peu à peu, amené la remontée des eaux tout en diminuant les sondes.

La modification et même en certains endroits la disparition des épis qui maintenaient un certain effet de "chasse" ont aggravé l'envasement/ensablement des chenaux.

- En amont et en aval de Nantes :

Les appontements publics délaissés par le GPMNSN (aval) et VNF (amont), n'ont bien sûr pas été entretenus. Ils se sont fortement dégradés ainsi que leurs voies d'accès. Certains ont été récupérés pour d'autres usages soit par Nantes-Métropole, (Estacade sablière du Grand-Blotterau) soit par les Conseils Départementaux de la Loire Atlantique et du Maine et Loire. Il en est de même pour les appontements privés<sup>6</sup>.

### **Navigabilité.**

1°) En Loire Maritime.

Jusqu'en 2014, comme le service sablier assuré par le *Saint Germain* l'a amplement démontré, la navigation en Loire, au moins jusqu'à Saint-Julien-de-Concelles, est parfaitement possible à chaque marée pour des navires de 2000 tonnes de port en lourd avec un tirant d'eau de l'ordre de 3 m.

<sup>5</sup> Plus de 700 épis espacés d'environ 250m avaient été installés perpendiculairement aux berges.

<sup>6</sup> Sur les 140 kms, entre la Maine et la mer il y avait près de 270 ouvrages liés à la navigation : cales, estacades et appontements permettant le développement d'activités diverses, transports de marchandises de personnels, pêche, extraction de sables et granulats, implantations d'industries.

### Caractéristiques du *Saint-Germain*.

Date de construction : 2001- Chantier : Damen Shipyard Gorinchen (Pays Bas).  
Longueur : 75m Largeur : 11,90m, T.E. : 3,43m, TA : 3,5m (timonerie abaissée).  
Propulsion : Diesel Caterpillar.  
Puissance : 1.492 kW (1.100CV).  
Vitesse : 11 nœuds. Soit : 20 Km/h.  
Port en lourd : 1.150 m3. Soit environ 2.000 t de sable.  
Profondeur de drague : 24 m.

Nota : un camion emporte environ 25 tonnes avec une puissance de l'ordre de 300 à 400 cv.  
Pour transporter 2.000 tonnes il faut 80 camions développant, au total, environ 28.000 CV. Soit une empreinte carbone multipliée par 70 !



*Le Saint-Germain. Navire sablier assurant le trafic entre le gisement du Pilier (Nord de Noirmoutier), et Saint Julien de Concelles. Il desservait également Redon via l'écluse d'Arzal et la Vilaine.*

C'est sur cette portion du fleuve qu'il sera le plus facile de faire revenir un trafic fluvial que ce soit en post-pré acheminement ou en interne.

2°) En Loire fluviale.

***La remontée de la marée se fait sentir jusqu'à 90kms de l'embouchure. Au-delà le marnage est nul et la marée ne se fait plus sentir.***

***« La Loire de la Maine à la mer » GIP Loire Estuaire.***

Le trafic par chaland automoteur sur ce secteur ayant été abandonné depuis maintenant un quart de siècle, le profil des chenaux s'est certainement modifié. Faire revenir une activité par péniches et chalands nécessitera une campagne pour contrôler le positionnement des chenaux et leur profil.

A partir des chiffres recueillis on pourra alors définir le ou les type(s) de bateaux ayant la capacité de remonter la Loire jusqu'à Bouchemaine dans des conditions d'exploitation satisfaisantes : longueur, largeur, tirant d'eau, tirant d'air, propulsion<sup>7</sup>.

Pour ces investigations une coopération avec Croisi-Europe serait bienvenue et profitable.

Mais dans un premier temps il paraît illusoire, sans entretenir les chenaux, de vouloir faire remonter dans des conditions économiques acceptables, jusqu'à Angers, et même avant, les matériels actuellement disponibles.

Dans son rapport de 2009, ACT donnait les conditions d'accès aux tronçons amont en fonction des marées et des étiages.

Les conditions de navigabilité sur la Loire Amont varient d'une année sur l'autre. Selon les années la durée des étiages peut varier de quatre à huit mois limitant les hauteurs disponibles et interdisant, pendant ces périodes, le transport de fret par des bateaux ayant entre 2 et 3m de tirant d'eau.

En particulier à hauteur de l'île Béhuard et de Champtoceaux où sont présents des haut fonds et un chenal en chicane.

Le rapport d'ACT donne les éléments suivants pour des bateaux de 2,5m de TE.

- Jusqu'à MAUVES : Navigation commerciale permanente possible.
- Jusqu'à OUDON : Navigation possible. Mais obligation fond plat, et/ou souille à poste de déchargement. Trafic à échéance régulière mais non journalière en fonction des coefficients de marée<sup>8</sup>.
- Jusqu'à ANCENIS : Navigation possible lors des grandes marées.
- Au-delà : Les conditions de navigation commerciale sont liées au débit du fleuve.

Il résulte de ces conditions particulières qu'il faut concevoir des barges adaptées de dimensions compatibles avec les sondes des chenaux<sup>9</sup>. Déplacement par pousseurs.

Barges : TE : 1,30m, fond plat, grande largeur. TA max 4m (passage des ponts).

Pousseurs : TE : 1,00m, Timonerie abaissable par vérin (Cf. navire sablier *Saint Germain*).

On pourrait imaginer deux types de barges :

- Des barges avec rampe abattable, (Comme les péniches de débarquement). pour transporter des véhicules ou des remorques.
- Des barges multi modulables pour conteneurs, colis lourds et encombrants et pouvant recevoir des "big bag" ou des bacs pour différents types de vrac.

<sup>7</sup> Actuellement, les rares pêcheurs professionnels qui œuvrent encore sur la Loire ont une bonne connaissance des chenaux.

<sup>8</sup> Créneaux à préciser selon TE des navires et évolution des coefficients de marée.

<sup>9</sup> De nombreux chantiers navals ont la capacité de concevoir et construire des barges modulables pour le fluvial. Exemple : le chantier naval ALUMARINE à Couëron qui possède une grande expérience et un savoir faire dans la conception et la fabrication d'unités fluviales en aluminium adaptées à différents types de transport et de manutention.

Mais en même temps il faudra sélectionner un certain nombre d'apponnements, les réhabiliter, les adapter aux barges et chalands, aménager leur accessibilité tant terrestre que fluviale et éventuellement les doter de moyens de manutention.



Le pont de Pirmil

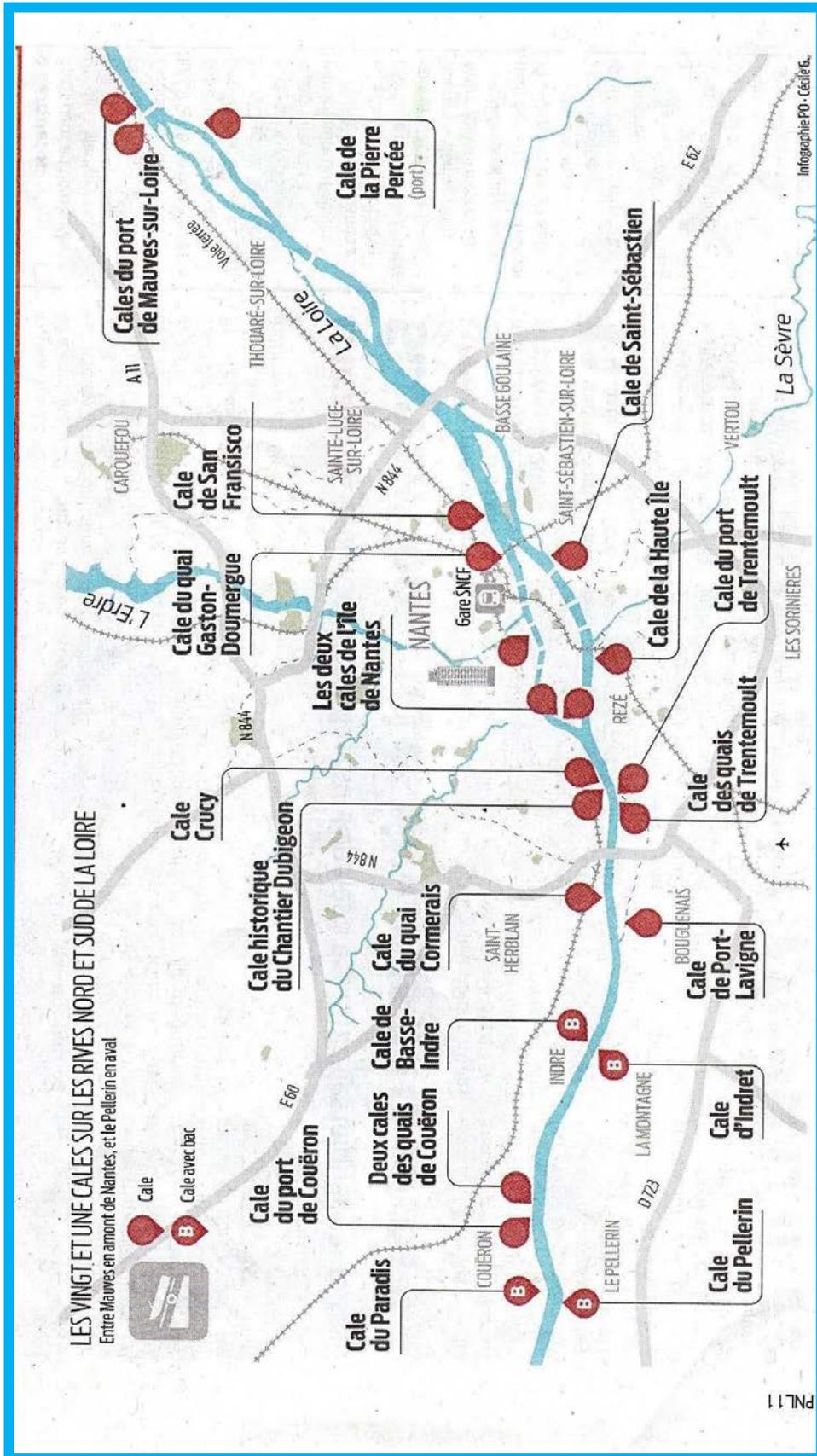


Transport sur la Seine de big bag pour matériaux de construction.



Pousseur fluvial sur la Seine





#### 4. QUELLES SONT LES FILIÈRES DE TRAFIC EXISTANTES ET ENVISAGEABLES ?

Du point de vue purement fluvial, répondre à la première partie de la question est on ne peut plus facile :

En amont de Nantes : Rien.

En aval : Régulièrement le charbon entre Montoir et la centrale de Cordemais et très épisodiquement la barge AIRBUS pour transporter les caissons centraux des AIRBUS A 380 entre Bouguenais et Montoir.<sup>10</sup>

Du point de vue maritime le trafic vers et en provenance de Nantes Amont est assuré

- 20% par les filières engrais, ferrailles, bois sciés, papier et sables, par les terminaux de Cheviré et Roche Maurice, à du vrac et de la logistique à Cheviré.
- 80% par le terminal céréalier de Roche Maurice.

Mais le GPMNSN prévoit l'extension des silos de Montoir pour y charger en totalité la cargaison des vraquiers de type céréaliers *panamax*<sup>11</sup> de façon à ne plus recevoir ce type de navire à Roche Maurice. Et de limiter l'accès aux terminaux de Nantes aux navires de 15.000 t au maximum. Tout en affirmant : « *mais ce ne sera pas au détriment du site nantais de Roche Maurice, on a besoin des deux* » (Article Le Marin du 30/10/2015). On peut penser que si le silo de Roche Maurice connaît un tel succès actuel c'est que les chargeurs y trouvent leur compte.

En ce qui concerne Cheviré, la disparition de la filière des bois en grumes a libéré une très grande partie des terres pleines qu'il est nécessaire de commercialiser pour y implanter de nouvelles entreprises qui puissent générer de nouvelles filières et de nouveaux trafics sous réserve que les coûts portuaires soient attractifs et que la profondeur du chenal et de la zone d'évitage soient maintenues<sup>12</sup>.

Les terminaux du port de Nantes ne sont qu'à 50 km de la mer, alors que les terminaux des ports de Rouen et de Bordeaux en sont éloignés de plus de 100 km. Et pourtant ces ports continuent à entretenir et à améliorer des chenaux d'accès avec des tirants d'eau de plus de 10m.

Si effectivement l'accès de Nantes est limité à des navires de 15.000t (180 m de long) la zone d'évitage ne permettra pas non plus, à l'inverse de Bordeaux et de Rouen de faire venir des paquebots de croisière de taille comparable à ceux reçus dans ces ports. (Cf. le point 7 de ce rapport).

Que ce soit en amont ou en aval de Nantes, en fluvial, il n'y a ni colis lourds, (hors AIRBUS) ni conteneurs, ni vrac.

C'est dans ces trois secteurs qu'il existe des possibilités de fret fluvial.

<sup>10</sup> Cette barge a été conçue pour transporter les caissons centraux de toute la gamme AIRBUS. Mais seuls les caissons de l'A 380 sont transportés de cette manière. Soit quelques dizaines de voyages par an, alors qu'elle pourrait en faire environ trois cents. Mais les logisticiens d'AIRBUS préfèrent les transports « exceptionnels » qui provoquent des bouchons plusieurs fois par semaine, entre Bouguenais et Saint-Nazaire, via le pont de Cheviré.

<sup>11</sup> Navires de 228 m de long et 80.000 tonnes de port en lourds.

<sup>12</sup> La logique économique veut que le navire s'approche au plus près de la destination finale ou du lieu de production des marchandises qu'il doit livrer ou emporter.

### Les colis lourds et encombrants sur la Loire : Quand on veut, on peut :

Pour reconstruire, à Tours, le Pont Wilson qui s'était effondré en avril/mai 1978, il a été nécessaire, pour travailler au milieu du fleuve, de positionner un vaste ponton, sur lequel fut placée une grue de forte puissance. Un tel ponton (40m sur 30m avec 50cm de tirant d'eau) existait à Nantes. Impossible de le faire transiter autrement que par voie fluviale. Mais même ainsi le ponton était trop important.

Sur la cale du chantier Dubigeon à Nantes, ce ponton fut découpé au chalumeau en trois parties de chacune 40m de long sur 10m de large et des cloisons furent soudées sur les flancs pour en assurer l'étanchéité.

Remorqués en convoi par les vedettes de l'entreprise de lamanage du Port de Nantes, et assistés par les pêcheurs locaux, les trois éléments, arrivèrent à Tours au terme d'un périple de onze jours.

Là les trois morceaux furent réassemblés. Une grue à chenille (Capacité de levage : 80 tonnes sur flèche courte) de l'entreprise DODIN embarqua sur le ponton au moyen d'un plan incliné. Celui-ci fut amarré au milieu de la Loire, d'août à septembre 1982, pour déblayer les blocs de pierre et reconstruire ce pont datant du XVIIème siècle.

Sans obligatoirement aller aussi loin en amont il est donc possible, comme on l'a dit plus haut, d'assurer un trafic commercial sur la Loire.

Sur la partie aval jusqu'à Cheviré possibilité, sans problème de navigabilité, d'assurer deux types de trafic :

- Maritime pour desserte de Cheviré et Roche Maurice.
- Fluvial par barges adaptées pour desserte d'un maillage d'apportements à proximité des sites industriels producteurs ou utilisateurs de colis lourd ou encombrants.

Sur la partie amont fluviale par barges adaptées aux contraintes de marée et/ou d'étiage.

### **Les possibilités de trafic fluviomaritime en aval (Cheviré Roche Maurice).**

Lors des différentes réunions de la table ronde organisée par le GPMNSN sur le sujet du trafic fluvial, certaines possibilités de trafic avaient été listées :

- *des demandes d'industriels confirmées (Airbus, Leroux et Lotz, Joseph Paris , EDF) et potentielles (Alstom, Man, DCNS, STX).*
- *une connectivité multi sites : Saint-Nazaire, TMDC (Terminal Marchandises Diverses et Conteneurs), Ro Ro (Terminal Roll On Roll off), Cheviré, Le Carnet, Indret.*
- *un tissu industriel permettant de mailler les sites ci-dessus.*
- *des sites potentiels pour une plateforme amont nord Loire (site Leroux et Lotz, site ex SOFERTI à Basse Indre,...).*
- *une alternative crédible d'itinéraire pour les transports exceptionnels entre St Nazaire et l'agglomération nantaise (site nord Loire et Cheviré).*
  - *Eoliennes.*
  - *trafics divers dont les engins de manutention pour une polyvalence intersites des outils de manutention pour les opérateurs.*

Mais il existe d'autres possibilités en particulier l'approvisionnement par conteneurs éventuellement réfrigérés<sup>13</sup> des centres de distribution des grandes surfaces à partir de Cheviré qui verrait ainsi sa vocation logistique renforcée ou par Roche Maurice. Pour mémoire citons les entrepôts de Leclerc à Saint-Etienne-de-Montluc, Système U à la Chapelle-sur-Erdre, Lidl à Sautron, tous situés à faible distance de la Loire. Carrefour serait également intéressé.

D'autres industries situées en amont pourraient utiliser la Loire pour leurs exportations. Manitou à Ancenis, et plus loin Michelin à Cholet ont suffisamment de conteneurs à l'export pour réanimer la plateforme logistique de Cheviré. Mais pour leur faire abandonner leurs liaisons vers Le Havre ou Anvers il faut leur proposer un service portuaire plus intéressant ce qui n'est pas le cas aujourd'hui<sup>14</sup>.

### **En aval et en amont**

De même on peut optimiser tant en amont qu'en aval un réseau de ramassage des ordures ménagères pour alimenter les usines d'incinération de Malakoff et Couéron. Suite au débat « La Loire et nous » Nantes-Métropole a pris trente engagements dont le n°11 « qui concerne une étude déjà engagée pour ouvrir en 2017 un service multi clients entre Saint-Nazaire Montoir, Couéron (Usine Arc en Ciel) et Nantes Cheviré. Cette étude est axée sur le transport par barges des colis lourds industriels, des conteneurs et des déchets ménagers ».

De plus l'engagement n°10 prévoit, entre 2017 et 2020, de créer un centre d'approvisionnement et de services fluviaux pour les grands chantiers urbains de la Métropole.

Cette plateforme de logistique fluviale sera interne à l'agglomération. Elle servira à transporter les flux de matériaux liés à l'aménagement, aux travaux publics et à la construction des chantiers de demain situés en bord de Loire (Ile de Nantes, CHU, Pirmil, Les Iles, Bas-Chantenay). Ce projet permettra de réduire l'encombrement des voies publiques et l'empreinte carbone des différents chantiers. Son étude est programmée sur 2016-2017 pour une mise en service en 2020.

Au moins pour les déchets ménagers la Communauté Urbaine de Saint-Nazaire (Carène) est preneuse de cette solution. Le site de Cuneix étant fermé depuis 2006 les déchets sont actuellement acheminés par route vers Nantes, Couéron et en Mayenne<sup>15</sup>. Un certain nombre de communes plus ou moins proches du fleuve, même en dehors de Nantes Métropole, pourraient, moyennant la réhabilitation ou la construction d'appontements adaptés, bénéficier de ce type de ramassage.

Ce ramassage des déchets pourrait se faire de manière régulière au moins jusqu'à Ancenis moyennant des barges adaptées.

Les déblais et matériaux de construction pourraient sans grandes difficultés transiter par la Loire et même, sur l'Erdre comme c'est le cas actuellement avec les chalands automoteurs du gabarit "Freycinet" *Maurice et Zacharie*.

<sup>13</sup> Un tel trafic a été mis en œuvre sur la Seine par Intermarché pour approvisionner la Région Parisienne.

<sup>14</sup> Que ce soit par Cheviré ou par Montoir, certaines entreprises de la région qui exportent leurs productions ou importent des matériels hésitent à utiliser le GPMNSN. La mauvaise réputation du port, acquise au cours des années 60-70 est toujours tenace. Les procédures d'utilisation de la liaison Montoir Gijon sont jugées trop compliquées, trop longues pour les entreprises qui travaillent en flux tendus et qui ont construit leur réputation sur un respect rigoureux des délais de livraison (SCANIA).

<sup>15</sup> Le centre d'enfouissement technique de Cuneix, fermé depuis fin 2006 \*, a été remplacé par une station de transfert située à Brais, à Saint-Nazaire. Elle réceptionne les ordures ménagères collectées sur l'agglomération, aussitôt réexpédiés par des véhicules de grande capacité vers des centres d'incinération (Alcéa à Nantes et Arc-en-ciel à Couéron) ou d'enfouissement (en Mayenne).

On pourrait également prolonger ces services fluviaux au-delà de la période de travaux en assurant le ravitaillement du centre ville par barges en provenance des lieux de production ou des entrepôts de la grande distribution.

Il serait également possible de réactiver le terminal sablier de Saint Julien de Concelles en effectuant un transfert de sables à Cheviré, depuis le navire remplaçant le Saint Germain sur des barges automotrices.

Conclusion: ***Where there is a will, there is a way***<sup>16</sup>.

Quoi que diffuses, d'autres possibilités de trafic fluvial sur la Loire existent. Pour peu que tous les acteurs s'investissent, ces possibilités peuvent devenir réalités, apportant ainsi un plus tant au plan économique qu'environnemental.

Mais lent à mettre en route le trafic fluvial sur la Loire ne pourra se développer que si tous agissent constamment et fortement.



---

<sup>16</sup> Là où il y a une volonté il y a un chemin.

## 5. QUELS SONT LES ÉQUIPEMENTS EXISTANTS OU À ENVISAGER POUR QUEL TYPE DE NAVIRES, QUELLES MANUTENTION ? ET QUELS POSTES À QUAI ?

Pour se développer, le trafic fluviomaritime nécessite l'existence de cales, estacades, appontements et outillages de manutention pour transborder les différents frets et cargaisons.

Il est donc nécessaire de mettre en place un programme de travaux et procédures administratives pour rendre opérationnel un réseau d'ouvrages adaptés.

- Sélectionner un certain nombre d'ouvrages existants. Eventuellement, les réhabiliter.
- En créer d'autres.
- S'assurer de leur qualification administrative (Domaine, AOT, propriété etc.).
- Les aménager et les équiper.
- Les relier, si ce n'est déjà fait aux voies de communication terrestres.
- Entretien leur accessibilité nautique et /ou fluviale (Dragage).

### 1°) Les équipements existants opérationnels.

Actuellement, les seules installations opérationnelles permettant des opérations de chargement déchargements de fret sont, en dehors des bassins de Saint-Nazaire, et des postes à quai de Montoir et Donges, les quais de Cheviré, de Roche Maurice et de l'Usine Brulé 1 (produits de base de lessive) et 3 (hydrocarbures). Auxquels il convient de rajouter les cales utilisées par les bacs de Loire qui peuvent servir pour le chargement ponctuel de chaudières au profit de DCNS Indret.

Les appontements du bassin de la Madeleine et de l'île de Nantes (Wilson), en l'absence d'entretien (dragage) ne sont accessibles aux grands navires que dans certaines conditions de marée.

Sur les 270 ouvrages qui parsèment les 140 km depuis la mer jusqu'à la Maine la plupart d'entre eux soit, ont été laissés à l'abandon<sup>17</sup>, soit, ont changé de destination.

### 2°) Les appontements à remettre en état.

Moyennant dragage et réhabilitation il existe depuis la limite de la Loire Maritime jusqu'à la Maine un certain nombre d'ouvrages pouvant assurer le chargement déchargement de frets divers : colis lourds, produits manufacturés, vrac, matériaux de construction, approvisionnement des entrepôts de la grande distribution, sans oublier la collecte des ordures ménagères à destination des incinérateurs de Couëron et Malakoff.

- Appontement de San Francisco à proximité de la gare de triage SNCF du Grand-Blottereau.
- Saint Julien de Concelles. Ancien appontement sablier à aménager pour manutention de marchandises diverses dont collecte d'ordures.
- Ancenis pour Manitou (colis lourds et conteneurs).
- Bouchemaine. Appontement pétrolier et réaménagement d'un quai qui avait été prévu pour un trafic de charbon depuis Montoir avec en retour un trafic de céréales.

---

<sup>17</sup> Curieux raisonnement que celui qui a constitué à supprimer des dragages, rendant ainsi inaccessibles certains appontements et dire ensuite « On avait raison de ne plus draguer. Vous voyez bien, il n'y a plus de trafic ! »

- Réaménagement d'appontements au cœur de Nantes pour trafic divers. Dont quai Wilson moyennant remise en état de l'appontement et des souilles.

### 3°) Création d'un réseau de ramassage des ordures ménagères.

En supplément des sites ci-dessus désignés, là où il existe des appontements d'accès routiers facile on pourrait en sélectionner un certain nombre pour le chargement des ordures ménagères. Par exemple : Les cales des bacs de Loire, Paimboeuf, Wilson Roche-Maurice, Cheviré, etc.

### 4°) Quels types de bateaux ?

Pour une utilisation sur la totalité du fleuve entre Saint-Nazaire et Angers il convient de concevoir un type particulier de barge à faible tirant d'eau et un pousseur à turbine hydraulique.

Le tout avec un tirant d'air permettant de passer sous les ponts<sup>18</sup> (Passerelle télescopique pour le pousseur).

Ces barges pourraient soit charger des colis et conteneurs par grue ou portique équipant les quais soit en RO/RO sans tracteur, avec de remorques ultra basses.

Conclusion partielle : ce projet ne pourra être mis en œuvre qu'en coordonnant les actions des différents acteurs portuaires, transporteurs routiers et maritimes, importateurs, exportateurs !!!!!



---

<sup>18</sup> Tenir compte pour la conception de nouveaux ponts de la nécessité de maintenir un tirant d'air permettant le passage de barges et propulseurs avec chargement ou à lége.

## 6. QUELLES SONT LES CONTRAINTES ADMINISTRATIVES ET RÉGLEMENTAIRES QUI FREINENT LE TRANSPORT FLUVIAL ?

En supplément des freins techniques, géographiques, hydrauliques et topographiques le transport fluviomaritime en Loire est soumis à un certain nombre de contraintes administratives, (Lois, règlements, assurances) et même parfois politiques.

1°) Réglementaires.

### Règlementation générale :

Il existe sur la Loire, comme sur les autres fleuves français, une "frontière" administrative qui définit en amont un domaine fluvial et en aval un domaine maritime.

Cette limite est matérialisée, sur le bras de Pirmil (bras sud) par le pont des Trois Continents et sur le bras de la Madeleine (bras nord) par le pont de la Duchesse Anne.

Les règlements à appliquer, sur ces deux espaces, ne sont pas les mêmes :

- Techniques et normes de construction des navires et barges (règles de franc bord, flottabilité, certification par les organismes de classification, équipements de sécurité).
- Qualification des capitaines, patrons et équipages (brevets et certificats).
- Règles de navigation etc.

Jusqu'au pont de Saint-Nazaire, la navigation aux normes fluviales est autorisée. Au-delà du pont, la navigation est essentiellement maritime. En cas de grand mauvais temps la navigation fluviale en aval des Brillantes est beaucoup plus difficile.

Cela entraîne des contraintes qui font obstacle à la fluidité des trafics.

Les barges et chalands classés par l'Administration comme fluviaux n'ont pas le droit, sauf dérogation exceptionnelle, de franchir le pont de Saint-Nazaire<sup>19</sup>. A plus forte raison ils ne peuvent accéder aux bassins de Saint-Nazaire, qui par ailleurs ne sont pas équipés en moyen de manutention pour les charger et les décharger.

Il en est de même pour DCNS Indret qui, du fait de ces règlements, ne peut pas utiliser les bacs de Loire (Couëron, La Montagne) pour amener en RO RO, à Saint-Nazaire les colis lourds et encombrants tels les éléments de chaudières.

Une barge "maritime" vient à vide de Lorient pour prendre ces éléments de machinerie et les convoyer sur Lorient, Brest ou Cherbourg.

Dans le même ordre d'idée, il a fallu faire venir une barge hollandaise pour amener sur le site du Carnet les pales et les éléments du prototype de l'éolienne d'ALSTHOM.

A noter que ce genre de complication, fort coûteuse<sup>20</sup>, ajoutée aux difficultés administratives, écologiques et autres a dissuadé ALSTHOM de tester en France, ses prototypes d'éoliennes au profit de la Belgique et du Portugal.

<sup>19</sup> L'obtention de cette dérogation est source de complications administratives : rédaction de formulaires, délais d'obtention, avenants d'assurance etc.

<sup>20</sup> A Saint-Nazaire, la manutention des moteurs de 320 tonnes de MAN coûte 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. A Anvers cette manutention coûte 3.000 € !).

## Assurances :

Les risques en mer n'étant les mêmes qu'en fleuve ou rivière, les contrats d'assurance sont différents dans leur structure et dans le montant des primes.

## Règlements des GPM.

En ce qui concerne l'utilisation des appontements dont la façade côté "mer" est sous la responsabilité du GPMNSN, les navires, quelque soit leur taille, sont soumis à la réglementation des GPM.

qui ne permet pas qu'un bateau manutentionne lui-même sa cargaison. D'où l'obligation de payer des manutentionnaires, même si le bateau utilise ses propres moyens que se soit grue ou pompe d'aspiration (sable, céréales etc.).

Il faut également s'interroger sur la complexité des formalités administratives qui, ajoutées aux habitudes prises par les chargeurs régionaux, dissuadent ces derniers de s'adresser à Nantes plutôt qu'à Anvers<sup>21</sup>.

Sans compter l'insuffisance, constatée à Nantes Saint-Nazaire, du nombre de lignes internationales leur permettant de desservir leurs clients de destination<sup>22</sup>.

## 2°) Tarifaires.

Les règles tarifaires actuellement en vigueur pénalisent le transport fluvial :

Sauf aménagement tarifaire on ne peut pas mettre en place un service fluvial directement dédié à des transports faisables par la route.

Car, contrairement à ce qui se fait pour le ferroviaire et le routier, la notion de "trafic interne" (Droit de port) en particulier pour le pré et post acheminement, n'est pas prise en compte.

.La mise en place, en ce sens, d'un aménagement tarifaire permettrait de réduire les coûts, d'améliorer le différentiel avec la route et ainsi proposer un tarif incitatif.

Par ailleurs il ne faudrait pas que le lobby routier exerce une politique temporaire de dumping outrancier pour casser le trafic fluvial.

Par ailleurs les tarifs de manutention à Nantes Saint-Nazaire sont établis par des entreprises privées qui facturent leurs services à des niveaux nettement différents de ceux d'Anvers.

## 3°) Politiques.

Depuis Colbert les ports français et en particulier les Grands Ports Maritimes sont soumis à l'autorité de l'État qui utilise son droit "régalien" pour intervenir à tous les niveaux : outillages, domaniaux, investissements.

Avec la réforme de 2008, l'État, en privatisant les outillages et en mettant en place une organisation d'opérateurs de terminaux, a apparemment réduit son interventionnisme. Mais en supprimant les Conseils d'administration, dans lesquels les représentants des communautés portuaires

<sup>21</sup> Cf. note de bas de page chapitre 4 -

<sup>22</sup> Si le passage par Nantes constitue une rupture de charge supplémentaire pour rejoindre un hub plus important, le chargement à Nantes est une complication supplémentaire.

avaient voix décisionnaires, et en les remplaçant par une structure directoriale avec la dualité - Conseil de surveillance / Conseil de développement- l'État a considérablement accentué sa présence dans la gouvernance des GPM.

Cantonné dans un rôle purement consultatif, le Conseil de développement, le seul où siègent les représentants de la communauté portuaire est devenu une *simple chambre d'enregistrement des décisions, bien souvent prises à Paris*<sup>23</sup>.

### **Des décisions pénalisantes.**

*En 2011, Nantes, sur décision gouvernementale, a perdu une part importante du trafic bois, au profit de La Rochelle, pour des raisons, que l'on ne voudrait pas croire être électorales.*

*Dans les années 2010 ce fut la même chose pour la suppression d'un service de feeders qui du Portugal, au Havre et retour assurait le ramassage et la livraison de conteneurs dans les ports de la façade atlantique.. Cette décision, sensée accroître le trafic du Havre, a eu pour conséquence non seulement de priver les ports atlantiques d'un trafic alors prometteur, mais de démultiplier, dans les proportions que l'on sait, le trafic routier entre l'Europe du Nord et la péninsule ibérique.*

*C'est une part de ce trafic routier que l'autoroute de la mer (Montoir Gijon) essaye de capter. Mais ces trafics sont maintenant bien établis par les transporteurs routiers et il sera fort difficile de les faire changer d'habitudes.*

Pendant ce temps, les ports de l'Europe du Nord assurent leur efficacité et leur succès à travers une gouvernance communale ou privative : régie communale ou société de droit privé contrôlée par la communauté ville-port et responsable devant celle-ci.

Le 1<sup>er</sup> janvier 2016, Anvers a amélioré la gouvernance du port, en remplaçant l'Entreprise Communale Autonome par une Société Anonyme avec un Conseil d'Administration composé de 6 représentants de la ville et 6 représentants de la communauté portuaire. Ces derniers, véritables acteurs de la vie économique du port, ont voix décisionnaire. Ce mode de fonctionnement permet une grande réactivité pour répondre aux opportunités et aux demandes des armateurs. Il permet également une grande continuité managériale. Alors que les directeurs des ports français changent tous les 5 ou 7 ans, le port d'Anvers a le même directeur depuis 20 ans.

### **Le dragage des GPM : un exemple d'interventionnisme de l'Etat.**

*Pour les indispensables opérations de dragage la plupart des ports procèdent par appel d'offre pour désigner l'entreprise qui entretiendra, chenaux et souilles, pendant un nombre d'années déterminé.*

*D'autres, pour rester maîtres de cet imposant poste budgétaire, se regroupent par secteur géographique pour acquérir une drague, l'armer à leur convenance et éventuellement la louer à d'autres ports.*

*Les GPM n'ont pas cette souplesse de choix. L'Etat leur impose de travailler avec une entreprise qui arme des dragues sous pavillon français donc avec des coûts très importants. L'Etat, en contrepartie assure une dotation à chaque GPM. Mais restrictions budgétaires obligeant, cette dotation diminue de plus en plus aggravant ainsi le coût d'usage des GPM.*



<sup>23</sup> Cf. Article de Luc Lefèvre. Consultant Logistique et portuaire. *Le Marin* du 12/02/2016



*Drague Samuel Champlain*

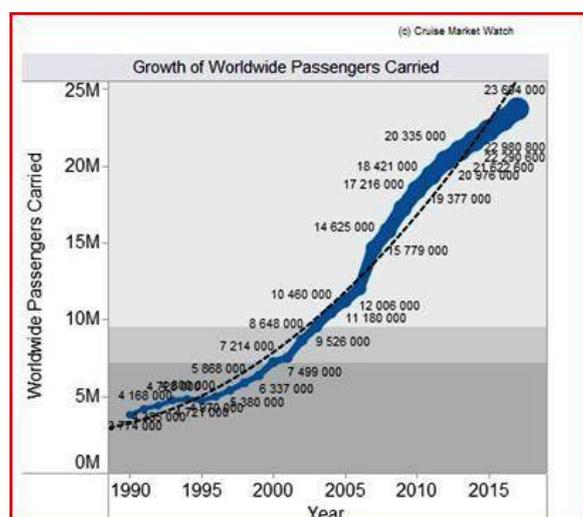


*Drague André Gendre*

## 7. QUEL AVENIR PEUT-IL ÊTRE ENVISAGÉ POUR LES PAQUEBOTS, À MONTOIR COMME À NANTES, AINSI QUE POUR LES PAQUEBOTS FLUVIAUX DE NANTES-SAINT-NAZAIRE À BOUCHEMAINE, VOIRE À SAUMUR ?

La croisière océanique, nouvelle chance pour les ports atlantiques, et pourquoi pas pour Nantes ?

L'observation des deux dernières décennies révèle que le marché mondial est devenu considérable. 23 millions de passagers qui ont rapporté quelque 117 Milliards de \$ en 2014. L'espace européen, en pleine croissance, vaut maintenant 30 % du gâteau mondial. Il rapporte plus de 40 Mrds \$ et 250 ports sont concernés. Entre 2007 et 2014, les ventes ont progressé de 60% et le marché français, parti avec du retard, a fait +112% dans le même temps (dont +14% en 2014), seulement dépassé par le R.U, la RFA et l'Italie.



La destination privilégiée reste la Méditerranée mais, les conditions politiques réduisant les escales, sa part relative s'est, ces 5 dernières années, réduite, de 60% à 54%. Pendant le même temps, les ports de l'Europe ouest et nord, de 18% en 2010, sont passés à 21,6%. L'exemple du Royaume Uni est patent : entre 2010 et 2014, la destination Méditerranée perdait 31000 britanniques (5%) alors que Scandinavie/ l'Atlantique en gagnait 93000 (+84%).

**Les ports français** ont vu transiter quelque 3,2 M de passagers en 2014. C'est une multiplication par 4 depuis 2000. Les escales Marseille ont été multipliées, grâce à son investissement spécifique d'accueil. Ceci a été gagné

sur les voisins, notamment étrangers, Barcelone, Livourne, Gènes, Civita Vecchia.....

Dans ce repositionnement, la réactivité des ports de la Manche/Atlantique est remarquable : entre 2000 et 2014, les passagers y ont été quadruplés. Multiplication par 8 à Cherbourg, par 7 au Havre. Des ports comme Bordeaux (x3.5) et la Rochelle (x2.5), qui ont investi, en profitent. Brest et St Malo également, bien que leur démarrage ait été plus tardif.



Dans une projection ci-contre, le CLIA (*Cruise Lines International Association*) évoque les nouveaux horizons et va jusqu'à publier une carte des escales du futur. On voit bien que l'Afrique, l'Europe de l'Ouest et du nord, faibles aujourd'hui, vont plus qu'émerger. 80% des agents de voyages restent confiants.

Dans ce contexte, Nantes St Nazaire, abonné depuis toujours à des résultats « misérables », semble frémir, notamment à Montoir. En 2016, pour la première fois, une douzaine de navires, dont 7 à Montoir et St Nazaire, 5 à Nantes, sont attendus.

Comme pour Bordeaux, où l'on constate que – sauf insuffisance des accès - la demande majeure va plus « en ville » qu'à l'avant port du Verdon, l'attractivité de Nantes ne peut se satisfaire d'une absence de quai dédié « dans la ville » et alors le marché « normal » peut atteindre une cinquantaine d'escales par an..

CLIA : *Cruising to new horizons.*

Pour cela il vaudrait mieux que Nantes se taille un site attractif. Pour des raisons d'équivalence des accès nautiques avec Bordeaux « la Lune », des études ont montré que le mieux placé était le Quai Saint Louis, qui possède déjà des équipements transformables et des aires attenantes. On pourrait réfléchir sur un concept de « Port Jules Verne » à Nantes même, complété par une offre de produits touristiques dans l'arrière-pays.



Voir dossier : une véritable escale de paquebots à Nantes.

<http://gaela.asso-web.com/>

Et le cahier d'acteur, association « les Transbordés »

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

### La croisière fluviale au départ ou passant par Nantes, un nouveau défi pour la Loire et les circuits côtiers ?

Contrairement aux croisières maritimes où le marché américain prévaut, les croisières fluviales sont nées en Europe et la clientèle européenne domine. L'offre La capacité totale des « paquebots fluviaux » est de l'ordre de 10% de l'offre océanique. Pour autant, son rythme de croissance, estimé à plus de 10 % l'an (+15% en 2015), est, pour ces dernières années, supérieur à l'offre maritime (7%).

Les fleuves et canaux français sont également une destination de choix pour les armateurs fluviaux internationaux, avec une capacité comparable à celle du Rhin ou du Danube ; 10 millions de passagers, dont 70% d'étrangers, ont été accueillis en 2015, sur 53 navires « à cabines » (46 en 2014) (source : VNF).

Croisi-Europe, basé à Strasbourg, est le plus grand opérateur européen : 208 000 passagers et 43 bateaux sur tous les fleuves. 103 200 places au départ de la France .C'est la seule compagnie au monde proposant une flotte de bateaux dont la diversité permet de naviguer à la fois sur les canaux, sur les plus grands fleuves d'Europe, et sur les mers en croisière côtière.



La France des voies navigables dispose de 7 bassins où circulent des bateaux privés, des navires de promenade, des barges et des petits paquebots d'une longueur moyenne de 130m pour 130 passagers. L'offre, initiée sur le Rhin il y a 30 ans, s'est élargie au Rhône depuis 20 ans, puis à la Seine, à la Garonne (2011) et finalement à la Loire, en 2015.

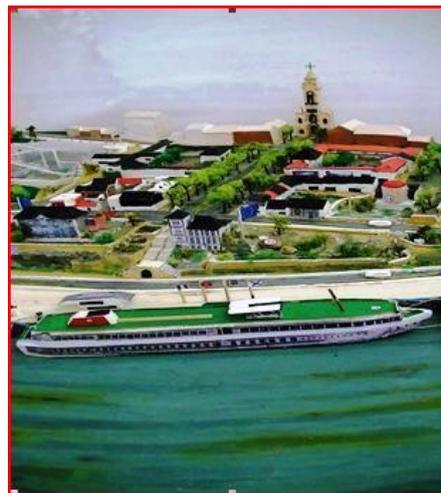
Le modèle de Bordeaux, où les « paquebots fluviaux » sont passés de 1 en 2011 à 6 en 2015, pourrait se reproduire sur la Loire, où les résultats du « Loire Princesse » à l'issue de sa première saison, furent de 3200 passagers et 84% de remplissage. Une deuxième unité est prévue en 2017.

Le défi pour une demande plus forte est qu'Angers, au delà duquel le bateau ne peut pas remonter, n'est pas une desserte idéale par autocars des « Châteaux

royaux ». Saumur serait préférable si les 45 km de fleuve depuis les Ponts-de-Cé pouvaient être aménagés. On pourrait alors imaginer, en 2020, 6 navires comme à Bordeaux.

Les retombées locales sont importantes. A titre d'exemple, à Bordeaux, le nombre de postes de guides interprètes liés aux croisières est passé de 30 à 80. Une flotte de 5 navires remontant jusqu'à Saumur, même à capacités unitaires réduites (100), pour 33 semaines de navigation, aurait des retombées supérieures à 10 millions/an, (env.100 € par passager/ jour, dont le tiers pour Nantes-St Nazaire). A cela s'ajoutent les commandes de construction navale qui sont déjà amorcées, puisque deux navires ont déjà été construits à Saint-Nazaire et deux autres sont en commande..

On peut aussi imaginer une extension. Au départ de Nantes une base de croisières côtières sur le littoral atlantique breton et vendéen, par exemple. L'armement Croisi-Europe pourrait envisager d'investir dans ce concept.



*Le « Loire Princesse », seul bateau moderne à roues à aubes,  
et le Projet de « port Jules Verne » face à Saint Anne.*





*Paquebot Quai Wilson à Nantes*

## CONCLUSION

En quelques années le GPMNSN a perdu 10 millions de tonnes de trafic. Les orientations du Projet Stratégique ne plaident pas en faveur des terminaux du Port de Nantes Amont (Cheviré et Roche Maurice) alors qu'ils "pèsent" encore 2 millions de tonnes dans le global du GPMNSN. Il y a, là, à développer, sur la Loire, un trafic fluviomaritime qui consoliderait le trafic du site portuaire et participerait à son développement économique.

Le trafic maritime et fluvial entre Nantes et Saint-Nazaire est toujours possible tant que le chenal et la zone d'évitage de Trentemoult resteront entretenus et si la collaboration entre le GPMNSN et Nantes Métropole concrétise les bonnes intentions pour maintenir l'existant et développer de nouvelles filières comme il a été précisé suite à la consultation "La Loire et nous".

Sur la Loire amont, entre Nantes et Bouchemaine, la navigation fluviale est possible avec des bateaux adaptés comme l'a démontrée la Compagnie Croisi-europe avec le *Loire Princesse*. Des filières de frets potentiels existent, à condition de convaincre les chargeurs et d'empêcher VNF de continuer à réduire les capacités de navigation fluviale sur cette partie du fleuve pour laquelle il a compétence<sup>24</sup>. Cela passe également par l'aménagement de cales et quais adaptés pour le chargement déchargement de barges, de préférence "poussées" ou par des possibilités de RO/RO (Roll on, Roll Off).

Prolonger cette capacité de navigation de Bouchemaine à Saumur ne manquerait pas de pertinence sur les plans touristique, économique et écologique. Mais sur cet axe l'autorité de tutelle n'est plus la même. Il s'agit de la DREAL pour laquelle l'économie n'est pas inscrite dans son ADN.

Si la réhabilitation de certains appontements est envisagée dans le projet de barging sur la Loire aval, prévu par le GPMNSN et Nantes Métropole, il n'en est pas de même sur la Loire en amont de Nantes. Ce n'est pas Voies Navigables de France qui s'y emploiera !

Pourtant, en ce qui concerne la collecte des ordures ménagères sur la Loire amont, la logique pourrait et devrait être la même qu'en aval. Sainte-Luce, Saint-Julien de Concelles, Thouaré, Mauves, Oudon et Ancenis disposent d'appontements exploitables. Jusqu'à Mauves on est dans le périmètre de Nantes Métropole. Au-delà, en remontant vers l'amont la décision est du ressort des autres collectivités territoriales.

En ce qui concerne les autres trafics, (vrac et pondéreux, colis lourds et encombrants, matériaux de constructions, déblais et autres), qui pourraient utiliser ces mêmes appontements il appartient aux acteurs concernés, industriels, chargeurs, etc. d'exprimer leurs besoins et leur intérêt pour l'utilisation de ces équipements.

Par ailleurs, la contrainte pour permettre au fluvial d'accéder aux bassins de Saint-Nazaire, celui-ci se voit contraint d'assurer une double fonction, maritime et fluviale, il conviendra de rationaliser les réglementations<sup>25</sup>.

Les ports français de la Manche et quelques uns de l'Atlantique profitent largement du développement mondial de la croisière en multipliant par quatre le nombre de passagers. Si Montoir Saint-Nazaire s'inscrit dans cette dynamique il n'en est pas de même à Nantes dont la fréquentation

<sup>24</sup> Enlèvement des épis qui assurent un effet de chasse pour maintenir les profondeurs des chenaux

<sup>25</sup> Les réglementations navigation en mer et navigation fluviale sont différentes. La limite étant le pont de Saint-Nazaire.

demeure stable à minima. Le fait de reléguer les paquebots au quai de Cheviré ne va pas dans le bon sens. Comme l'ont compris Bordeaux, Rouen. Les croisiéristes veulent que leurs bateaux viennent à quai dans le centre des villes et de préférence dans des centres qui ont du charme.

Deux sites nantais plus attractifs, le Quai Saint-Louis et le Quai d'Aiguillon, pourraient être proposés et faire l'objet d'une étude comparative, avec des modélisations tant hydraulique que nautique ou logistique d'un terminal adapté.

En ce qui concerne la croisière fluviale sur la Loire, la première année d'exploitation du Loire *Princesse* semble être positive et peut laisser penser à un développement favorable et pérenne.

D'une façon générale, jusqu'à une période récente les grands décideurs concernant la Loire ne se concertaient guère. Le grand débat sur la Loire a amorcé un dialogue qui permettra aux différents acteurs de travailler ensemble pour développer le trafic fluviomaritime de la Loire et donc l'économie de la région.

Il est impératif de savoir ce que l'on peut faire pour le vouloir et le vouloir pour pouvoir le faire.

**« Il nous reste l'impératif d'une dernière réforme, celle de la gouvernance »**

*Luc Lefèvre.*

*Consultant logistique et portuaire*

*(Le Marin du 12 février 2016)*

Formulée à l'occasion des difficultés du terminal multimodal du Havre, cette citation pourrait s'appliquer d'une manière générale au GPMNSN pour l'ensemble de l'activité portuaire, tant maritime que fluviale.

Contrairement aux ports du nord de l'Europe issus historiquement de communautés de marchands (Ports flamands et Ligue Hanséatique) les ports français, suivant la tradition colbertienne, et en particulier les Grand Ports Maritimes « *dépendent étroitement de l'Etat avec une intervention à tous les niveaux* ».

Illustrant, une fois encore, le principe, –non écrit-, de l'administration française : *“Plus une autorité est lointaine, plus elle a de poids dans les décisions, bien qu'elle soit la plus mal placée pour connaître le sujet et en décider”* cette dépendance ôte toute capacité de réaction rapide pour s'adapter aux évolutions de la conjoncture et saisir les opportunités.

Contrairement aux ports gérés par des organismes locaux qui de ce fait sont au service d'abord, de l'économie régionale et ensuite, nationale, les GPM sont essentiellement au service de l'Etat, et seulement, accessoirement, au service des entreprises locales.

**« Pour avoir une marine forte il faut la vouloir longtemps et fortement »**

*Le Prince de Joinville, officier de marine, fils de Louis Philippe.*

**Il en est de même pour assurer l'avenir du trafic fluviomaritime sur la Loire.**