



Contribution de Jean-Louis Renault et Guy Paichereau, GAELA

(Groupement d'Analyses et d'Études de
Loire-Atlantique)



jean-louis.renault0524@orange.fr / guy.paichereau@wanadoo.fr

Le transport fluviomaritime en Loire serait-il de retour ?

Après la quasi-disparition, ces dernières années, du fluviomaritime sur l'estuaire, quelques éléments semblent annoncer, dans un avenir que l'on souhaite proche, une renaissance de ce trafic.

Depuis quelques temps, on trouve dans les médias des signes semblant annoncer que les résolutions 10 et 11 du rapport final du débat "Nantes, la Loire et Nous"⁽¹⁾ entreraient dans une phase, sinon de réalisation, du moins d'annonces et peut-être d'études concrètes.

Même s'il s'agit, pour l'instant, d'un timide frémissement, ces informations indiquent que les acteurs économiques et politiques ont pris conscience de l'intérêt tant économique qu'environnemental du transport par voie fluviale et de la pertinence d'utiliser la Loire.

Un article paru dans le Magazine Nantes-Saint-Nazaire Port n° 89 de janvier 2017 présente un dossier sur la biomasse énergie. Prévue pour alimenter à terme la centrale de Cordemais en remplacement du charbon, la biomasse pourrait être collectée par voie fluviale le long de la Loire⁽²⁾.

Un deuxième article, paru dans l'hebdomadaire Le Marin du 26 janvier 2017, annonce la mise en place d'un service de transport mutualisé par barge sur la Loire pour le 1^{er} janvier 2018 : cinq liaisons hebdomadaires (bois, déchets de construction, sucre raffiné) avec commercialisation à l'automne 2017.

"Projet de biomasse pour Cordemais. La C.L.T. prête à s'adapter". Madame Lénaïck Le Faou, Directrice

Ces articles appellent les observations suivantes :

Le trafic de biomasse

La reconversion de la centrale électrique de Cordemais à la biomasse nécessitera des approvisionnements en grands volumes. Actuellement, les consommations de charbon sont de 1,2 à 2 millions de tonnes annuelles. Les perspectives de biomasses pourraient aller de 3 à 5 millions de tonnes annuelles. Il est évident qu'un tel tonnage ne peut s'envisager qu'avec une collecte sur toute la façade atlantique.

⁽¹⁾ "Nos engagements pour demain", document final adopté par Nantes métropole à l'issue du débat "Nantes la Loire et nous"

⁽²⁾ "Projet de biomasse pour Cordemais. La C.L.T. prête à s'adapter". Madame Lénaïck Le Faou Directrice

Ces évolutions ne peuvent qu'être très positives pour le développement du trafic fluviomaritime sur la Loire. Cela pourra se faire avec des bateaux de moindre importance que les grands minéraliers qui apportent du charbon d'Australie et autres gisements lointains. Ceux-ci pourraient desservir directement la centrale de Cordemais et, via Cheviré ou un appontement plus proche, la centrale à biomasse de Rezé.

Pour réduire le trafic routier et limiter l'empreinte carbone, il conviendrait également d'organiser le plus en amont possible une collecte de biomasse par barges le long du fleuve.

Nota : Il est trompeur de considérer la biomasse comme une source d'énergie renouvelable. C'est du consommable au même titre que les combustibles fossiles. Combien de temps faut-il pour faire "pousser" une bûche de bois et combien de temps faut-il pour la consumer ? Cependant, il est à noter que l'empreinte carbone de la biomasse est près de 17 % inférieure à celle du charbon⁽³⁾.

Un service mutualisé par barge

Ce qui est succinctement décrit dans l'article n'est qu'un début et est insuffisant. Il faut aller bien au-delà des résolutions 10 et 11 issues du débat "La Loire et nous" et dire précisément comment cela va se faire. Pour que puisse se développer pleinement le trafic fluvial sur la Loire, il faut des barges et des appontements adaptés. Se contentera-t-on de transformer des barges existantes ?

Faudra-t-il concevoir et construire des chalands multi fret, avec des moyens de manutention et de conditionnements adéquats ? Soit automoteurs, soit poussés. Roll On/Roll Off (genre bac ou péniche de débarquement). Des appontements publics équipés (rampe et ou engins de manutention). Une étude est-elle en cours concernant ces deux points ?

Il y a déjà quelques années que GAELA et d'autres associations militent pour que renaisse le trafic fluvial en Loire. Mais il faudra aller bien plus loin et voir plus grand car les possibilités de fret sont nombreuses comme il est indiqué dans la contribution de GAELA : "*Pour le renouveau du fluviomaritime en Loire*" (avril 2015). Parmi ces frets, citons les éléments suivants :

- Ayant la chance de disposer à proximité immédiate du fleuve de 2 incinérateurs (Prairie de Mauves et Couëron), l'alimentation de ces deux sites pourrait se faire par voie fluviale. La récolte des conteneurs d'ordures ménagères par barges adaptées aux conditions locales de navigation est possible sur les bords de Loire en amont et aval de Nantes (aménagement et utilisation d'anciens appontements) jusqu'à Oudon ou éventuellement Ancenis.
- Ces trafics soutenus permettraient la mise en place d'un trafic de conteneurs, colis lourds et encombrants entre Montoir et le point d'éclatement de Cheviré (40 000 m² couverts) pour l'approvisionnement du sud Loire et de l'est (aller-retour Poitiers dans la journée)
- Sur l'île de Nantes et même ailleurs, à proximité de la Loire, les travaux d'aménagement (évacuation des déblais et approvisionnement des chantiers) devront se faire par voie fluviale (exemple : les travaux du bassin de rétention quai Sully à Nantes)
- L'approvisionnement en sucre brut de l'usine Beghin Say ne pourra se faire tant que ce site industriel fonctionnera
- Il faut profiter du développement fluviomaritime pour supprimer les convois exceptionnels des tronçons AIRBUS et imposer leur transfert systématique par barge
- Toujours pour soulager le trafic routier et réduire l'empreinte carbone, il est important de maintenir en état le silo de Roche Maurice pour stocker les récoltes du sud et de l'est Loire pour emmener les chargements à couple des gros porteurs à Montoir en utilisant des barges aspiratrices. Là aussi, l'hinterland NE au SO en passant par l'Est au départ de Cheviré est plus facile à desservir en une journée (A/R) de camion
- Recréer un service sablier pour alimenter par barge Saint-Julien de Concelles et Redon avec transfert à couple du Saint-Pierre à Saint Nazaire et à Montoir

⁽³⁾ Il est à remarquer qu'en quelque sorte le charbon est une biomasse fossilisée

- Serait-il possible, comme cela se fait dans la région parisienne, d'approvisionner les centres de distribution des grandes surfaces de la région nantaise (conteneurs réfrigérés) ?
- Faciliter les opérations d'accès et de manutention à Saint-Nazaire pour que le transfert des colis lourds et encombrants puissent facilement se faire de barge à cargo et inversement
- Relancer les donneurs d'ordre que sont les entreprises exportatrices de l'estuaire pour charger à Cheviré et faire transiter colis lourds et encombrants par barges le plus directement possible vers Montoir.

Il faut mettre tout en oeuvre pour créer et développer un trafic fluviomaritime entre Nantes et l'aval, sans oublier les possibilités en amont pour les ordures ménagères et les matériaux de constructions et déblais, ce qui se fait à Paris depuis de nombreuses années.

Mais pour cela, il faut une volonté forte et pérenne de la classe politique et des acteurs économiques dont particulièrement le Grand Port Maritime Nantes-St Nazaire.

Il conviendrait surtout que les collectivités locales et les acteurs économiques de la région soient davantage impliqués dans la gouvernance du port.

Pour cela, il faudrait s'inspirer des ports de la mer du nord (Anvers, Rotterdam, Hambourg) dont la gouvernance est locale (tradition remontant à la Ligue Hanséatique⁽⁴⁾) et assouplir considérablement la gestion étatique française encore imprégnée de la tradition centralisatrice colbertienne.

⁽⁴⁾ La Ligue Hanséatique était une association professionnelle de villes marchandes exerçant le commerce maritime entre Mer du Nord, Baltique et Manche, avec des ramifications sur les fleuves attenants. Active tout au long du Moyen Age et jusqu'au début du XVIIIe siècle. La naissance d'Etats forts a peu à peu morcelé la Ligue, mais l'esprit d'entreprise et le type de gouvernance se retrouvent dans les grands ports d'Anvers, Rotterdam, Hambourg, etc.