



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

**POUR UN ENVIRONNEMENT FAVORABLE
AU TRAFIC FLUVIOMARITIME EN LOIRE
(Un plan Loire Transport Fluviomaritime à mettre en place)**

Rédacteur Jean-Louis RENAULT



Groupe d'Analyses et d'Etudes de Loire-Atlantique

Pour un environnement favorable au trafic fluviomaritime en Loire.

(Un plan Loire Transport Fluviomaritime à mettre en place)

RÉDACTEUR

Jean-Louis RENAULT

DECEMBRE 2017

Pour un environnement favorable au trafic fluviomaritime en Loire.

(Un plan Loire Transport Fluviomaritime à mettre en place)

Préambule

1 : Géographie et infrastructures.

1,1 Le maritime.

1,11 Les Equipements.

1,12 L'Hydrographie :

1,13 L'aménagement et l'entretien des accès maritimes :

1,131 Le dragage.

1,132 Le coût de l'entretien des sondes.

1,133 Peut-on réduire les coûts du dragage ?

1,2 L'accès fluvial.

1,21 Les Equipements.

1,211 Les Cales et Appontements.

1,2111 Fret et Escales

1,2112 Le Service passagers.

1,212 Manutentions et transbordements.

1,213. Interface fleuve/mer. Pré et post acheminement.

1,214 Chalands et barges.

1,2141 ROLL ON – ROLL OFF.

1,2142 Le vrac.

1,2143 L'Auto manutention.

1,22 Dessertes terrestres des appontements.

2. Réglementation, organisation et politique économique.

2,1 Réglementaires.

2,11 Règlements généraux.

2,12 Assurances.

2,13 Règlements des Grands Ports Maritimes.

2,2 Règlements Tarifaires.

2,3 Politique.

2,4 La gouvernance des GPM.

3. Conclusion :

3,1 Les accès fluviaux et terrestres.

3,2 Les moyens fluviaux.

3,3 Les Réglementations.

3,4 Développer les trafics.

ANNEXE 1 : La Compagnie Ligérienne de Transport.

ANNEXE 2 : Rappel de quelques décisions pénalisantes.

ANNEXE 3 : Dragage Samuel CHAMPLAIN

Pour un environnement favorable au trafic fluvio-maritime en Loire. **(Un plan Loire Transport Fluvio-maritime à mettre en place)**

« La France avait oublié ses voies d'eau. Pis, elle en avait divorcé »
Michel Rocard dans les années 1990.

A Nantes c'est la Loire, et les activités économiques liées au fleuve qui ont été oubliées.

Préambule

Ces deux citations résument parfaitement le complet désintérêt des acteurs tant politiques qu'économiques de l'agglomération nantaise et de la région pour la voie d'eau. Ce formidable moyen d'acheminement pour les pondéreux, les matériels hors normes, les conteneurs et les colis lourds, a été étouffé par de multiples contraintes tant administratives que corporatives ou même politiques.

Tant pour des raisons économiques que politiques ou écologiques il faut, qu'à nouveau, tout soit mis en œuvre pour recréer et développer l'activité fluvio-maritime ligérienne. Les acteurs économiques et politiques se doivent de promouvoir et encourager ce mode de transport écologique, qui présente une alternative à la route et des possibilités de développement économique tant pour le transport, le stockage, la distribution que pour la construction et la maintenance d'embarcations fluviales.

La voie d'eau est une "infrastructure" de transport et une source d'énergie qui de tout temps, chaque fois que ce fut possible, a été aménagée, façonnée, entretenue. Il est donc primordial que la voie "Loire", soit elle aussi entretenue, pour maintenir et améliorer sa navigabilité, les appontements et leur accessibilité, aussi bien fluviale que terrestre.

1 : Géographie et infrastructures.

Un port, c'est quoi ? : Un port est une porte de rentrée et de sortie au profit des industries et entreprises d'un espace géographique.

Mais les acteurs économiques locaux sont-ils suffisamment conscients qu'il n'y a pas que dans la fourniture d'énergie que le GPMNSN est à leur service pour leur permettre de développer leurs activités et celles de la Région ? Il semblerait que la réponse soit plutôt négative !

1,1 Le maritime.

1,11 Les Equipements.

La logique économique du transport est d'acheminer les marchandises "importées" au moindre coût au plus près du lieu de "consommation" et inversement pour l'"exportation" à les collecter au plus près des lieux de production. Le transport fluvio-maritime étant le moins onéreux, et le plus écologique, il convient donc de faciliter au mieux l'accès des navires et bateaux fluviaux au plus près des pôles de consommation et de production de la région.

Nantes Amont possède deux sites portuaires bien équipés : Cheviré et son terre-plein de 40.000 m² pour les pondéreux, le vrac, et Roche Maurice avec son silo pour les céréales. Situés à un carrefour¹ de voies ferrées, routières et fluvio-maritimes, Cheviré et Roche Maurice rendent possible la desserte ou la collecte, par route, dans un rayon de 300 km aller et 300 km retour ; en une journée et avec un seul chauffeur. Ce qui n'est pas possible à partir de Montoir.

La création à Cheviré d'un quai public permettrait de développer ce site en profitant au mieux de sa situation géographique et du point nodal que représentent le croisement nord-sud et est-ouest des voies routières et ferroviaires. C'est d'ailleurs à partir de ce genre de situation que le port d'Hambourg assure son développement et aménage, actuellement l'Elbe pour recevoir des navires plus importants.

1,12 L'Hydrographie :

De Saint Nazaire à Nantes, les sondes de profondeur sont de 4m, plus la hauteur de marée, ce qui autorise des navires dont le tirant d'eau est au maximum de 9m à remonter jusqu'à Cheviré.

1,13 L'aménagement et l'entretien des accès maritimes :

1,131 Le dragage.

Tant pour des raisons économiques qu'écologique il est important de maintenir et développer le trafic maritime de Cheviré et Roche Maurice et donc d'en entretenir les accès.

Sur l'estuaire de la Loire, seuls deux secteurs, en supplément des souilles au droit des appontements, (Donges, Montoir, Cheviré, Roche Maurice) sont dragués régulièrement : L'ère d'évitage de Trentemoult et le site Les Brillantes (Seuil rocheux à hauteur de Paimboeuf),

Alors que « *le port de Bordeaux s'apprête à lancer le programme de dragage Gironde XL pour faciliter l'accès des plus gros navires²* », le port de Nantes-Saint Nazaire veut réduire le dragage de la zone

¹ Il est fort regrettable que l'appontement du Grand Blotereau, à proximité de la gare de triage SNCF et du périphérique ouest qui aurait pu constituer un hub multimodal, a été préempté par la ville de Nantes, après la cessation d'activité de l'exploitant, la société CERENA (Sables et graviers).

² LE MARIN du 9 février 2017.

d'évitage de Trentemoult afin de limiter l'accès des appontements de Nantes Amont à des navires de 15.000 tonnes, au lieu de 80.000 tonnes actuellement³.

Pour Cheviré et Roche Maurice, afin de rentabiliser au mieux ces deux sites, il est hautement souhaitable de maintenir leur capacité à accueillir des navires du plus gros déplacement possible. Cela suppose que l'ère d'évitage de Trentemoult soit maintenue accessible aux navires dits KAMSARMAX⁴ (L= 229m, l= 32,26m, TE= 7m)⁵. qui viennent charger les céréales à Roche Maurice⁶.

Nota : Les croisières sont en pleine extension et la ville de Nantes devrait pouvoir en tirer partie tant au plan fluvial que maritime. Avec un peu d'audace, d'ambition, et de finances il serait intéressant que le bras de la Madeleine soit dragué et aménagé pour accueillir des paquebots d'une longueur voisine de celle des KAMSARMAX.⁷

1, 132 Le coût de l'entretien des sondes.

On entretient les voies de transport terrestres et ferroviaires. La Loire, et en particulier son estuaire, sont une voie de transport qu'il convient donc d'entretenir.

Draguer a un coût : environ 18 millions d'euro par an. Soit, dit-on, la moitié de budget de fonctionnement du GPMNSN.

- Le quasi monopole de Dragage-Ports (GIE DP).

C'est un établissement de droit privé, le groupement d'intérêt économique Dragages-Ports (GIE DP) créé en octobre 1979 qui assure ce travail. GIE-DP est composé de l'État et des établissements publics portuaires (sept grands ports maritimes : Nantes - Saint-Nazaire, Bordeaux, Rouen, Le Havre, Dunkerque, Marseille et La Rochelle). Sa mission est de répondre *au meilleur coût aux besoins de dragage de ces ports en optimisant l'exploitation des dragues*. Son budget en 2012 était de 30 Millions d'Euros.⁸

Nota : rappel du coût du dragage pour GPMNSN : 18 Millions d'Euro.

Normalement, l'Etat subventionne les GPM qui sont obligés de passer par ce GIE. Mais comme il est indiqué dans le rapport de la Cour des Comptes d'octobre 2014 sur les exercices 2005-2012, les montants alloués par l'Etat vont en s'étiolant. Ce même rapport indique que le GIE a des progrès à faire pour améliorer sa gestion, et sans doute sa productivité.

Les opérations de dragage dans l'estuaire sont effectuées par différentes unités :

- La drague aspiratrice en marche *Samuel de Champlain* utilisée pour le dragage du chenal. La capacité de son puits est de 8 500 m³. Elle fonctionne 24h/24 avec 2 bordées de 16 hommes qui sont payés par le GPMNSN, alors que son port d'immatriculation est Rouen !

³ Cette décision, jointe à quelques autres et à "l'oubli" des ports de l'Atlantique par l'ancien premier ministre Manuel Vals dans la création de commissions pour le développement des ports, semblerait indiquer une volonté sous jacente de négliger le GPMNSN pour concentrer le trafic sur Le Havre. Une récente déclaration d'Edouard Philippe, ancien maire du Havre et nouveau Premier Ministre, va également dans ce sens.

⁴ KAMSARMAX : type de navire conçu pour pouvoir charger de la bauxite au terminal dédié du port de Kamsar en Guinée. Port en lourd d'environ 80.000 tonnes. Autre type de navire pouvant avoir accès à Nantes Amont : les PANAMAX qui ont les dimensions maximum pour utiliser les écluses du canal de Panama (L=225m , l=32,26, TE=7m, Tirant d'air = 57,91 m. Depuis 2016 un nouveau canal, avec de nouvelles écluses, permet le passage de navires plus importants.

⁵ Pour les céréales, les bateaux viennent léger à Roche Maurice. Ils embarquent 20.000 à 30.000 tonnes ce qui évite entre Nantes et Saint Nazaire le transit de 700 à 1000 camions, ou 250 à 300 wagons céréaliers. Puis ils complètent leur chargement à Montoir.

⁶ Le silo céréalier de Roche Maurice, exploité par le groupe INVIVO, a été remis aux normes de sécurité il y a une douzaine d'années. Il dispose d'une capacité de stockage de 117.000 tonnes. C'est plus de 800.000t de céréales qui, lors des campagnes céréaliers transitent, chaque année par ce site portuaire.

⁷ Une autre possibilité existe : le quai Wilson. Lorsque son environnement sera rendu plus accueillant après la réhabilitation de l'île de Nantes pourrait, moyennant dragage accueillir des paquebots de moyenne dimension. Mais comme il est prévu que l'emprise du futur CHU englobe une grande partie des terre-pleins adjacents, cette possibilité a été écartée depuis longtemps. Seul l'hypothétique abandon de ce site pour le transfert du CHU Mais ne rêvons pas !

⁸ Rapport de la Cour des Comptes octobre 2014. N° 70594..

- Le remorqueur *Milouin* qui, après le passage de *Samuel de Champlain*, nivelle le fond par jet d'eau basse pression.
- La drague stationnaire aspiratrice à désagrégation, l'*André Gendre*, destinée au dragage des souilles⁹.

Le service des dragages du GPMNSN comprend plus de 120 personnes, embarquées et à terre.

En fait, il semblerait que le GIE-DP, ayant une clientèle obligée, n'a pas trop de soucis de productivité. La drague *Samuel de Champlain* effectue des opérations de dragage dans les différents Grands Ports Maritimes du secteur Manche Atlantique. Navigant en métropole, ce navire est immatriculé sous pavillon français au 1^{er} registre¹⁰. Cette immatriculation impose un équipage français et un nombre minimum de personnels embarqués.

D'où des coûts d'exploitation plus importants que si cette drague était considérée non pas comme un navire de haute mer, mais comme un engin de travaux maritimes, affecté au seul estuaire de la Loire, avec un équipage réduit.

1,133 Peut-on réduire les coûts du dragage ?

Diverses solutions permettant de draguer chenaux et souilles à moindre coût ont été mises en œuvre par des autorités portuaires en France et en Europe. Ces solutions, énumérées ci-après semblent de bon sens et appellent des réponses à la question :

«Quelles sont les raisons qui empêchent le GPMNSN de les mettre en œuvre ? »

- **Faire jouer la concurrence : Un appel d'offre ouvert aux entreprises européennes a-t-il été envisagé ?**

Alors que les entreprises françaises et les différentes collectivités ont l'obligation, pour des marchés dépassant 300.000 €, de lancer des appels d'offre européens pourquoi les GPM sont-ils obligés de passer par Dragages-Ports (GIE DP) ? Il semblerait, d'ailleurs, que cette règle soit contournée par certains GPM¹¹

Il existe, en particulier, en Belgique et aux Pays Bas des consortiums spécialisés dans les opérations de dragage et disposant de moyens performants.

En particulier JAN DE NUL et DEME qui en 2008 ont obtenu l'International Building Award désignant chaque année l'entreprise qui "inscrit la Belgique sur la carte du monde".

D'après LE MARIN du 25 mai 2017 le port de Bordeaux a fait appel à DEME pour entretenir les accès du port par injection d'eau. La Société de Dragage International (SDI), filiale de DEME entretiendra les ports de Boulogne et Calais, et construira, à Brest, un quai de 400m, avec renforcement d'un terre-plein pour charges lourdes.

- **Peut-on, comme l'a fait le GPM de Bordeaux, déroger à l'obligation légale de passer par GIE-DP ?**

En début 2017, le GPMB a lancé le programme Gironde XL pour accueillir des navires de plus grandes dimensions en faisant passer la profondeur du chenal de 9,5 à 10,5m¹².

C'est le consortium belge JAN DE NUL qui a obtenu le marché.

Pourquoi ce qui est possible à Bordeaux ne le serait-il pas à Nantes Saint Nazaire ?

⁹ Il semble que cette drague est la propriété du GPMNSN et non du GIE-DP.

¹⁰ Le 1^{er} registre d'immatriculation est applicable en métropole et dans les départements d'outre-mer. C'est le plus contraignant du point de vue des règles d'emploi du personnel. En France, il existe cinq autres registres d'immatriculation : le registre international français (RIF) créé par la loi du 3 mai 2005 ; le registre des Terres Australes et Antarctiques Françaises (TAAF) ; le registre de Nouvelle Calédonie ; le registre de Wallis et Futuna ; le registre de Polynésie française.

¹¹ LE MARIN du 25 mai 2017. Page 15.

¹² LE MARIN du 9 février 2017

Sans aller chercher en Belgique ou aux Pays Bas, Il existe certainement, en France des entreprises de travaux maritimes susceptibles de répondre à des appels d'offre pour le dragage du GPMNSN.

- **Pourquoi pas une drague propriété d'un GIE local ?**

D'autres ports, de moindre importance ont mutualisé l'achat ou la construction de dragues qui assurent l'entretien des chenaux et postes à quai, selon un planning adapté aux besoins. Ces matériels pourraient être loués à d'autres collectivités portuaires pour des travaux de même nature.

- **Pourrait-on envisager, sur certains secteurs de l'estuaire et de la Loire, la concession d'extraction des sables et granulats à une ou plusieurs entreprises privées ?**

Serait-il possible, en particulier pour l'ère d'évitage de Trentemoult et éventuellement le seuil des Brillantes de confier l'entretien de ces secteurs à une entreprise privée qui pourrait revendre sables et granulats ? Cette entreprise aurait la possibilité, selon un planning, de draguer également d'autres secteurs en amont, en particulier au niveau des ponts, et au droit de futurs appontements pour l'accès de chalands assurant un service fluvial. Ces opérations devraient, bien entendu, être contrôlées par les services de l'Etat. Ceux-ci devant définir des volumes suffisants pour que l'exploitation de ces "ressources" soit rentable pour l'entreprise¹³.

Le transport de ces sables et granulats pourrait se faire pour l'essentiel par voie fluviale vers Saint Julien de Concelles dont le terminal sablier et l'appontement pourraient être facilement remis en état.

On me dira que les procédures pour obtenir ce genre de concession sont très longues ; pouvant atteindre dix ans. C'est une raison supplémentaire pour lancer dès maintenant des appels d'offre.

Conclusion partielle : Si c'est effectivement le statut de Grand Port Maritime qui ne permet pas de telles solutions au problème du dragage de Nantes Saint Nazaire il convient de le modifier, ou plus radicalement de changer la gouvernance du port ligérien au profit d'une autorité locale ou régionale, moins soumise aux décisions colbertiennes de l'Etat¹⁴.

1,2 L'accès fluvial.

« Le service entre Nantes et Blois est assuré depuis 1898 par plusieurs bateaux en acier de type « FRAM » mesurant 40m de longueur, 5m50 de large, calant 0m70 à pleine charge et pouvant remorquer un chaland¹⁵ »

Pourquoi ce qui était possible en 1898 ne le serait-il plus en 2018, 120 ans plus tard ?

Sans aller jusqu'à Blois on pourrait, en suivant les traces du *Loire Princesse*, aménager ponctuellement les sondes en draguant aux endroits délicats pour permettre un service de fret entre Montoir, Cheviré, Ancenis et Bouchemaine. Jusque dans les années 1990, cela se faisait avec des chalands automoteurs qui alimentaient en hydrocarbures, depuis la raffinerie de Donges, le dépôt pétrolier de Bouchemaine.

En décembre 2011, Ouest France publiait un article intitulé : *"On va aider la Loire à rééquilibrer son lit. Entre Nantes et Angers, des opérations d'envergure vont être menées jusqu'en 2020. Objectif : Remettre le sable en mouvement et relever le niveau moyen de l'eau"*. Dans cet article le G.I.P. Loire Estuaire et Voies Navigables de France indiquaient qu'ils disposaient entre 10 et 15 millions de m3 de sable "en stock". C'est

¹³ Ces mêmes opérations pourraient être étendues à certains secteurs de la Loire, au moins jusqu'à Angers, afin de maintenir des sondes pour la desserte fluviale de Bouchemaine.

¹⁴ C'est dans ce sens que la Loi n° 2016-816 du 20 juin 2016, dans son Titre I que ce soit au Chapitre I "Simplifier les procédures administratives" ou au Chapitre II "Rénover la gouvernance des ports" devra être complétée ou même modifiée.

¹⁵ Monique Sclaresky in « *Nantes à la Belle Epoque* » Editions Ouest France 1986.

dans ce cadre qu'a été entrepris la dévégétalisation des anciens bras et grèves et le remodelage des épis. Cette dernière opération, réduisant l'effet de chasse et réduisant la profondeur des chenaux.

Pourquoi ne pas autoriser le prélèvement d'une partie de ce sable par des entreprises qui, comme il a été dit ci-dessus pour la partie aval, auraient, sous contrôle de l'Etat, une autorisation d'exploitation pour des volumes permettant la rentabilité financière de l'exploitation¹⁶.

A ce sujet il serait intéressant d'établir la comparaison entre le cout de construction ou d'aménagement d'une voie expresse et l'aménagement de la Loire, tant au plan financier qu'écologique !

1,21 Les Equipements.

Le récent débat " La Loire et Nous" a montré que pour les Nantais la priorité était le tourisme et les loisirs en oubliant à peu près complètement le volet "économie fluvio-maritime" qui présente pour la Région un potentiel de développement important. Si on veut véritablement que le trafic fluvial se développe sur la Loire il faudra tenir compte des besoins en matière d'appontements et de manutention :

Il faut laisser un maximum de quais à la disposition des transporteurs fluviaux pour qu'ils puissent travailler efficacement et préserver ou même rétablir les accès routiers.

1,211 Les Cales et Appontements.

1,2111 Fret et Escales

Au cours des années 80 - 90, les transporteurs routiers et les écologistes ont obtenu la peau du trafic pétrolier par barge automotrice entre Donges et Bouchemaine, celles des entreprises d'extraction et de transport par eau des sables et graviers de Loire et, au moyen d'une opération de dumping "torpiller" la tentative de MARFRET pour établir un trafic de conteneurs entre Montoir et Bouchemaine. Dès lors, en 1996, un décret de fin de navigabilité de la Loire consacra l'abandon de l'entretien des chenaux et appontements. La Loire fut abandonnée à sa condition de "*dernier fleuve sauvage de France*" qu'il fallait libérer de toutes contraintes. Y compris celle des épis qui, accélérant le courant, rendait difficile la remontée du fleuve en canoë¹⁷ !

Les appontements, délaissés par le port, les sabliers et autres utilisateurs, furent récupérés par les collectivités locales soit pour élargir certaines voies ou tout simplement condamnés au lent délitement des objets devenus inutiles.

C'est ainsi que peu à peu les quais de Nantes se dégradent, lentement certes, mais sûrement.

Repris en propriété par Nantes Métropole les quais de la Fosse, d'Aiguillon et E. Renaud voient les piliers en béton qui les supportent s'effriter. Les fers mis à nu s'oxydent, faisant éclater les poutres, au risque de voir un jour s'effondrer parkings et voies. Le même constat peut être fait pour les quais de l'Île de Nantes.

Le bassin de la Madeleine est une opportunité pour l'activité touristique de Nantes : un vaste plan d'eau, des quais en centre ville, des possibilités de desserte fluviales par navibus. Et surtout un écrin prestigieux pour des manifestations nautiques, la venue de vieux gréements et l'escale de petits paquebots source de revenu

¹⁶ Embouchure de la Laïta. . Jusque dans les années 1990, une entreprise draguait cette partie du cours d'eau. En 1993, comme pour la Loire, les prélèvements de sables et granulats ont été interdits et la concession d'une entreprise qui exploitait ce "gisement" retirée. Depuis, le sable s'accumule avec pour conséquence l'augmentation du niveau des crues qui inondent la ville basse de Quimperlé, Redon et autres secteurs. Un effet de chasse étant impossible et le coût du dragage jugé prohibitif, les autorités se sont décidées à donner, timidement, une autorisation de prélèvement à une entreprise de dragage. Mais le volume de prélèvement annuel autorisé étant très insuffisant au plan financier, aucune entreprise n'a soumissionné. Ironie du sort : le sable en question n'est charrié ni par l'Ellé ni par l'Isolé qui forment la Laïta mais par les courants marins !

¹⁷ Demande formulée lors d'une table ronde organisée le 14 janvier 2015 par le Conseil de Développement de Nantes Métropole sur le thème : **Loisirs nautiques et accueil de la plaisance. Quel développement sur la Loire ?**

pour Nantes. Mais, là aussi, en plus des souilles, il faut entretenir, terre-pleins, ras débordoirs, appontements et passerelles¹⁸.

1,2112 Le Service passagers.

Un développement du trafic fluvial pourrait se faire par la création d'un service de passagers.

La ville de Bordeaux a mis en place un service régulier de navires à passager qui complète le réseau des transports urbains et soulage le trafic routier.

Pour des raisons de cadence et de gestion des personnels la SEMITAN est assez rétive à un tel service. Cependant, un maillage de stations pourrait être installé par l'intermédiaire d'une filiale de la SEMITAN mieux structurée pour gérer ce type de transport en commun.

1,212 Manutentions et transbordements.

La manière la plus simple de transporter colis lourds, encombrants et conteneurs par voie fluviale étant le RO/RO (Roll on – Roll off) les quais et appontements prévus pour ces trafics, n'ont pas, obligatoirement besoin d'engins de manutention, mais d'appontements flottants raccordés aux terre-pleins par des rampes articulées¹⁹.

Les sites prévus pour le vrac auraient besoin de grues automobiles (transports par sacs), ou de matériels à aspiration (céréales, sables et granulats).

1,213. Interface fleuve/mer. Pré et post acheminement.

Entre Saint Nazaire et Nantes les principaux "producteurs" et "récepteurs" de colis lourds et d'encombrants sont situés à Bouguenais (Airbus : caissons centraux des aéronaves), Basse Indre (DCNS : sous ensembles de chaudières marines), Montoir (Pales et nacelles d'éoliennes), Saint Nazaire (MAN DIESEL&TURBO (Moteurs diesel marins), STX, ALSTOM, JOSEPH PARIS.

Déjà il est prévu d'aménager une partie de la zone du Pellerin pour stocker les pales des éoliennes avant assemblage. L'appontement qui a été construit pour le prototype d'ALSTOM trouvera là une nouvelle utilité.

Cependant d'autres industriels en amont de Nantes pourraient charger sur barge leurs matériels pour les transférer à Saint Nazaire en pré acheminement pour chargement maritime : MANITOU et les céréaliers à Ancenis, et dans une moindre mesure, MICHELIN à Cholet.

A l'importation, les centres de la grande distribution pourraient être approvisionnés par conteneur réfrigérés comme cela se fait sur la Seine pour AUCHAN : LECLERC à Saint Etienne de Montluc, SYSTEME U à La Chapelle sur Erdre, LIDL à Sautron,

Si le chargement à bord des navires de mer des moteurs MAN ne pose aucun problème car produits à proximité du quai des Charbonniers il n'en est pas de même pour les autres producteurs.

Pour assurer d'une part le chargement déchargement des frets au plus près des lieux de production ou de consommation et d'autre part le chargement à bord des cargos il sera nécessaire d'aménager des sites appropriés. En particulier pour faciliter l'entrée au bassin de Saint Nazaire pour barges et chalands ou disposer, en bordure d'estuaire, d'un quai public.

Cela suppose des barges et chalands adaptés et éventuellement des moyens de manutention pour charger décharger bord à bord (navire – barge)²⁰.

¹⁸ Pourrait-on aménager sur la rive sud de l'île de Nantes un port de plaisance susceptible d'accueillir des yachts de moyenne importance ?

¹⁹ Une autre technique consiste à utiliser des cales comme pour les bacs de Couëron ou d'Indre, avec des barges à rampe rabattable. Mais pour des raisons de coût, de temps, d'écologie il est hors de question de construire, sur les rives de la Loire, ce genre d'infrastructure.

²⁰ Ce type de manutention se fait couramment dans les ports de la Mer du Nord. En France il est très difficile à mettre en place, les dockers voyant là une perte de revenu.

1,214 Chaland et barges.

Pour le transport de frets il existe deux types principaux de bateaux fluviaux : Les chalands autonomes qui assurent leur propulsion et les barges qui sont soit remorquées soit poussées. Le remorquage est devenu de plus en plus rare. L'utilisation de barges poussées simplifie au mieux l'exploitation, la gestion des mouvements et la maintenance d'un parc.

Un pousseur peut mettre à quai une barge pour chargement ou déchargement, aller en manutentionner une autre, puis revenir chercher la première une fois celle-ci chargée ou déchargée.

Dans l'état actuel des choses et tant que le trafic fluvial ne se sera pas développé et diversifié, on ne pourra utiliser que des bateaux non spécialisés et rapidement disponibles.

1,2141 ROLL ON – ROLL OFF.

Le moyen de manutention le plus souple pour les colis lourds les conteneurs et les encombrants est certainement le ROLL ON/ROLL OFF. Cette opération peut s'effectuer de deux manières :

- Soit à partir d'une barge genre bac. Mais cela suppose des cales comme celles utilisées par les bacs de Couëron et Indre, qui sont plus longues et plus compliquées à mettre en place, en particulier là où la marée se fait sentir²¹. Les rampes abattables de ces bacs sont des points de faiblesse qui limitent les conditions de navigabilité.
- Soit par barge équipées de rampes articulées au niveau du pont de chargement.

La barge "Airbus" exploitée par la CLT, Compagnie de Transport Ligérienne pour le transport des éléments d'aéronefs est une barge de ce type.

Pour faciliter les opérations de chargement ou déchargement ce genre de barge devrait être équipée d'un système de ballastage pour mettre le pont de chargement au niveau des appontements flottants quelque soit leur hauteur. Il est sans doute possible que se soit le pousseur qui, au moyen de canalisations souples, puisse effectuer le ballastage.

1,2142 Le vrac.

Le chargement déchargement du vrac peut s'effectuer sur un site spécialisé soit par pompage (Ancien terminal sablier de Saint Julien de Concelles), soit par tapis roulant. Pour livraison ou enlèvement sur site non dédié la manutention peut se faire au moyen d'une pelleteuse automobile.

Cependant, le transport de sable, gravier, engrais se fait de plus en plus par sacs de grande capacité, une tonne et plus, manipulables par grue ou élévateur.

1,2143 L'Auto manutention²².

Soyons optimistes : lorsque le trafic fluvial se sera développé et diversifié on pourra envisager de mettre en service des barges et chalands dotés de moyens de manutention propres.

Certains chalands automoteurs peuvent être équipés pour décharger-charger conteneurs ou colis lourds directement sur camion. En particulier pour quais non à niveau.

- Grue hydraulique centrale en fond de coque avec contre poids latéral.
- Portique télescopique avec appuis sur le quai, simple ou double.

²¹ Double rampe : selon les courants de marée, l'accès se fait soit par l'amont, soit par l'aval.

²² « Innover dans le transport fluvial » Conférence de Pierre MARCHAL du Groupement des Industries de Construction et Activités Navales et Pierre-Jean POMPEE de Voies Navigables de France. 10 novembre 2011. L'automanutention est la dernière partie de cette conférence qui décrit les voies de recherche et développement pour améliorer le transport fluvial : carènes, propulsions etc.

Selon la nature du vrac un chaland peut être équipé de moyens adaptés, sans utiliser un équipement de quai :

- Pelleteuse embarquée.
- Bande porteuse pour sables, graviers, charbons.
- Pneumatique pour pulvérulents (Engrais, céréales).

Mais ne rêvons pas, il est évident que dans un premier temps il faudra faire avec les "moyens du bord", et en particulier avec les matériels actuellement mis en œuvre par la Compagnie Ligérienne de Transport, la seule, à ce jour à exploiter sur l'estuaire un trafic de fret. Cf. Annexe 1.

1,22 Dessertes terrestres des appontements.

Parmi les critères qui seront définis pour sélectionner les appontements nécessaires au développement du trafic fluvial celui de leur accessibilité par voie terrestre est déterminant.

Depuis trop longtemps les appontements et cales de la Loire en général et de l'estuaire en particulier ont été laissés à l'abandon. Il en a été de même des voies d'accès. Certaines ont vu leur revêtement envahi par la nature ou "privatisées" par les riverains. D'autres ont été récupérées par Nantes Métropole, les Conseils Départementaux et Régionaux pour améliorer les voies routières ou installer des équipements de diverses natures²³.

Il faut donc que les voies terrestres donnant accès aux appontements désignés, pour l'essentiel routières, soient réaménagées. L'installation de tapis roulants ou de transport par téléphériques à bennes pourrait permettre l'approvisionnement, depuis le fleuve, des usines d'incinération et des transports par pneumatique, pour le débarquement de pulvérulent.

Cet aspect devra faire l'objet d'une étude à intégrer dans un plan "Economie fluviale"

2. Réglementation, organisation et politique économique.

En 2013, lors d'un colloque sur le fluvial organisé par le GPMNSN, un certain nombre de freins avaient été identifiés :

- Position non favorable des armateurs des lignes conteneurs.
- Rentabilité non avérée du parc conteneur de Nantes Cheviré.
- Déséquilibre des flux
- Maîtrise de la tarification de la manutention difficile et approche parfois négative de cette manutention.
- Distance favorisant plutôt le routier.
- Mauvaise expérience encore dans les esprits.

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

2,1 Réglementaires.

2,11 Règlements généraux.

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.

²³ Cas typique : La SNCF, dont la gare de triage était mitoyenne, avait proposé de reprendre l'appontement du Grand Blottereau, abandonné par la CERENA (Sables et graviers). C'était, pour la SNCF, la possibilité de faire venir par le fleuve les colis lourds et conteneurs en direction ou en provenance de Montoir. Cela aurait constitué un HUB multimodal situé à la croisée des voies ferrées et routières est-ouest (Angers - Saint Nazaire) et nord-sud (Rennes La Roche sur Yon) permettant ainsi de diminuer significativement les coûts de pré et post acheminement et d'améliorer la gestion des wagons et conteneurs, alors que pour la SNCF, Montoir est un cul de sac.

Suite à l'opposition de la Communauté d'Agglomération de Nantes, ce projet qui avait l'aval du Port Autonome de Nantes Saint Nazaire²³, n'a pu se réaliser.

- 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-Nazaire¹⁹. 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.
- L'obtention de cette dérogation est source de complications administratives : rédaction de formulaires, délais d'obtention, avenants d'assurance etc.
- 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 € !).
- 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 convoier 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, 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.

2,12 Assurances.

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

2,13 Règlements des Grands Ports Maritimes.

- En ce qui concerne l'utilisation des appontements dont la façade côté "mer" est sous la responsabilité du Grand Ports Maritime de Nantes Saint Nazaire, les navires, quelque soit leur taille, sont soumis à la réglementation des G.P.M. qui ne permet pas qu'un bateau utilise lui-même sa cargaison, d'où l'obligation de payer des manutentionnaires, même si le bateau utilise ses propres moyens de manutention, que ce soit grue, pompe d'aspiration ou tapis roulant (sables, céréales, granulats). Cette réglementation s'applique également au transbordement bord à bord.
- Il faut également s'interroger sur la complexité des formalités administratives qui, ajoutées aux habitudes prises par les chargeurs régionaux, dissuade ceux-ci de s'adresser à Nantes plutôt qu'à Anvers ou Le Havre²⁴.
- Sans compter l'insuffisance, constatée à Nantes et Saint Nazaire du nombre de lignes internationales permettant de desservir leurs clients de destination.

²⁴ La logistique n'est pas toujours intégrée dans la réflexion des industriels quand ils développent des projets. Ils ont tendance à sous-traiter les yeux fermés à des transitaires avec plus ou moins de bonheur, faisant ainsi l'impasse sur la valeur ajoutée que la gestion de la logistique génère

2,2 Règlements 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 pris en compte.
- Un aménagement tarifaire en ce sens réduirait les coûts, permettrait d'améliorer le différentiel avec la route et de proposer un tarif incitatif. Mais il ne faudrait pas que le lobby routier exerce une politique temporaire de dumping outrancier pour casser le trafic fluvial, comme il a déjà été pratiqué à la fin des années quatre-vingt (expérience MARFRET).
- Les tarifs de manutention à Nantes et Saint Nazaire sont établis par des entreprises privées, propriétaires de leurs équipements, Le prix de leurs prestations sont à des niveaux nettement différents de ceux pratiqués par les ports de l'Europe du nord et en particulier par Anvers.

2,3 Politique.

Au plan national le transport fluvial a été presque complètement abandonné au profit de la route et de la voie ferrée. Maintenant que l'on a pris conscience que le fluvial est le plus écologique et le plus économique des moyens de transport, il serait hautement souhaitable qu'au plan national, la politique des transports soit réorientée au profit du fluvial, plus économique en énergie et nettement moins polluant.

2,4 La gouvernance des GPM.

Contrairement aux ports de l'Europe du nord, qui fonctionnent selon une pratique issue de la Ligue Hanséatique²⁵ (maintien d'une très large autonomie), les ports français depuis Colbert, et en particulier les Grands Ports Maritimes sont soumis à l'autorité de l'Etat qui utilise son droit régalien pour intervenir à tous les niveaux : outillages, domanial, investissements, etc. Cf. Annexe 3

- Avec la réforme de 2008, l'Etat, 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'Administrations, dans lesquels les représentants des communautés portuaires avaient voix décisionnaires et en les remplaçant par une structure directoriale avec la dualité Conseil de Surveillance/Conseil de Développement l'Etat a considérablement accentué sa présence dans la gouvernance des GPM.
- Cantonné dans un rôle purement consultatif, le Conseil de Développement, le seul où siègent des représentants de la communauté portuaire, est devenu *une simple chambre d'enregistrement des décisions, bien souvent prises à Paris.* Cf. Annexe 2.

3. Conclusion :

Nécessité d'un "Plan Loire Trafic Fluvial"

Des décisions récentes issues du débat "La Loire et nous" ont amorcé une politique visant à renforcer et à maintenir un trafic fluvial sur la Loire en commençant par l'estuaire.

Il existe tout le long du fleuve depuis Saint Nazaire et au moins jusqu'à Bouchemaine, des possibilités de développement du trafic fluvial, alternative à la route et le plus économique et le plus écologique des moyens de transport.

25 Active du XIIème au XVII siècle la Ligue Hanséatique était l'association des villes marchandes autour de la mer du Nord et de la mer Baltique. Son commerce reposait sur des privilèges jalousement défendus qui leur avaient été octroyés par divers souverains européens.

Celui-ci ne pourra se développer harmonieusement que si tous les acteurs travaillent en marquant une volonté forte et de longue durée.

Pour cela il serait indispensable d'établir sur plusieurs années un "Plan Loire Trafic Fluvial" comportant plusieurs volets :

3,1 Les accès fluviaux et terrestres.

- Maintien et aménagement de la navigabilité de la Loire.
- Appel à concurrence pour les opérations de dragage.
- Maintien du port maritime de Nantes-Amont (Cheviré et Roche Maurice) et la capacité à recevoir des navires de 80.000 t ainsi que pour des paquebots.
- Le maintien de la navigabilité de la Loire et l'accès aux appontements au moins jusqu'à Bouchemaine.
- Restaurer un certain nombre d'appontements et leurs accès routiers.
- Ne pas laisser les sites de loisir accaparer la totalité des appontements et cales.

Sans oublier de préserver les possibilités d'accès aux différents bassins et chenaux : ne pas construire de pont fixe ou même mobile, à la pointe de l'île de Nantes²⁶ (bassin de la Madeleine) et en tenant compte d'un tirant d'air suffisant pour que les navires puissent passer sous les ponts actuels et futurs.

3,2 Les moyens fluviaux.

- *Utiliser* des moyens adaptés : barges ou chalands multi service, automoteurs ou poussés avec ou sans moyens de manutention (Bigues, Lift On, Lift Off et/ou Roll On Roll Off).
- *Partager* la barge "Airbus" qui est sous employée (la barge est gérée par la Ligérienne mais payée par Airbus).

3,3 Les Réglementations.

- *Créer* un quai public à Montoir et aménager des quais publics en amont et en aval de Nantes (Ancenis, Angers, Couëron, Grand Blottereau, etc.) avec, si besoin, équipements de manutention de colis lourds.
- *Lever* les contraintes administratives pour les transports MER-FLEUVE (Modification des règlements administratifs pour "effacer" la frontière mer/ fleuve).
- *Adapter* les contrats d'assurance Mer/Fleuve.
- *Autoriser* l'accès aux bassins de Saint Nazaire aux moyens fluviaux.
- *Accorder* aux transports fluviaux le "statut" de "transport interne".

3,4 Développer les trafics.

- *Alimenter* par le fleuve des usines d'incinération de Malakoff et Couéron.
- *Faciliter* l'approvisionnement, par le fleuve des entrepôts de la grande distribution (Leclerc à Saint Etienne de Montluc, Super U etc) et des industries (Michelin à Cholet, Manitou à Ancenis, Scania à Angers, DCNS à Basse Indre etc.). Conteneurs réfrigérés.
- *Inciter* les acteurs économiques (manutentionnaires, armateurs) à investir.
- *Motiver* les pouvoirs publics pour soutenir ces actions.
- *Développer* les transports fluviaux de passagers.
- **ET TRES PRIMORDIAL : Démarcher** les chargeurs et les industriels pour formaliser leurs besoins et les sensibiliser à la plus value que peut leur apporter la logistique par voie fluvio-maritime.

²⁶ D'où l'intérêt à cet endroit d'un pont transbordeur pour permettre en permanence l'accès en centre ville du *Belem*, et autres voiliers (*Hermione, Boudeuse* etc.). Ne pas oublier, non plus, le *Maillé Brézé* qui, pour carénage doit aller et revenir de Saint Nazaire.

Le renouveau et le développement d'un trafic fluviomaritime sur la Loire et sur son estuaire ne pourra se faire que par deux volontés, une politique et une autre, économique de longue haleine et par la réponse à une interrogation :

- **Une volonté politique forte et durable** qui devrait s'exprimer par la mise en place d'un plan pluriannuel chiffré et budgété.
- **Une volonté économique** pour faire la promotion du trafic fluvial auprès des entreprises régionales.
- **Une interrogation** : Pour que se crée sur l'estuaire de la Loire et en amont un trafic fluviomaritime pérenne, ne serait-il pas souhaitable de changer la gouvernance du port de Nantes Saint Nazaire pour la confier à une autorité départementale ou régionale, avec un directeur nommé par elle, et aidé par un conseil d'administration composé en majorité d'acteurs économiques locaux ?

Jean-Louis Renault
Nantes le 26 décembre 2017
15 av. des Guitares
44300 Nantes

ANNEXE 1 : La Compagnie Ligérienne de Transport. (CLT)

Créée en 1982 sur appel d'offre de EDF pour alimenter en charbon la centrale de Cordemais (2^{ème} tranche de charbon) depuis le terminal charbonnier de Montoir cette société s'est diversifiée dans les services :

Soutage (Ravitaillement en carburant des navires en escale).

Approvisionnement en fuel de Cordemais (Tranche fuel).

Transport de tourbes et de sables.

Caissons centraux des avions Airbus par barge spéciale pouvant transporter, de Bouguenais à Montoir, un caisson A380 ou plusieurs caissons A 319, 320, 330, 350, 400 (avion de transports militaire)²⁷.

Projets :

- Alimentation partielle (30%) de Cordemais en bio masse²⁸.
- Création d'un service de convois fluviaux sur l'estuaire. (Déchets ménagers matériaux de construction, déblais)

NOTA : Cet accord engage trois parties : Nantes Métropole, CLT pour une Délégation de Service Public le tout coordonné par la GPMNSN.

La commercialisation demeurant à la charge de CLT.

En particulier le transport des déchets ménagers entre Saint Nazaire et Couëron, et pourquoi pas depuis d'autres communes, devra se mettre en place, en coordination au niveau départemental, entre les différents types de déchets.

Ce trafic initial permettra à CLT de mettre une offre commerciale à la disposition des chargeurs pour un trafic roulier. Identification de demandes

Mais rien ne pourra se faire si un maillage de terminaux n'est pas mis en place au moins sur la partie maritime : identification de points nodaux. C'est cette opération qui sera la plus longue à mettre en place. On estime à cinq ans les délais de réalisation : définition des sites, études d'impact et de dangerosité, enquêtes publiques, aménagements etc..

Il faut laisser un maximum de quais à la disposition des transporteurs fluviaux pour qu'ils puissent travailler efficacement.

ANNEXE 2 : Rappel de quelques 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 politique définie par des instances locales ou régionales en tenant compte, d'abord, de leur propre intérêt et de celui de leur achalandage.

²⁷ Il est parfaitement anormal que cette barge, en pratique, ne soit utilisée que pour le caisson de l'A380 soit quelques voyages par an alors qu'utilisée pour les autres caissons elle pourrait en faire 300. Les autres caissons transitent en convois exceptionnels vers le site Airbus de Montoir, provoquant ainsi plusieurs fois par semaine des bouchons sur la N171 et la N165. Les logisticiens d'Airbus arguent que le transport par route est plus souple ! Mais sur l'Elbe (Allemagne), sur la River Dee (Grande Bretagne) ces mêmes logisticiens ont su adapter leurs plannings au schéma exclusivement maritime. Sans parler du transit sur la Garonne.

²⁸ La collecte de la biomasse pourrait également se faire en amont de Nantes.

ANNEXE 3 : Drague *Samuel de Champlain*.



CARACTERISTIQUES PRINCIPALES

Chantier de construction: IZAR à Gijon (Espagne) Année de construction: 2002
Longueur: 117.00m Largeur: 24.00m Creux: 10.00m
Tirant d'eau: 8.00m Jauge brute: 8072Tx Vitesse: 13Nd

CARACTERISTIQUES MACHINE

Puissance totale installée: 9305kW
G.E diesels principaux: 2 x WARTSILA CW200 3200kW
G.E diesel auxiliaire: 1 x WARTSILA CW200 2400kW
G.E de port: 1 x DEUTZ 505kW

CARACTERISTIQUES EMMENAGEMENTS

Cabines officiers: 5
Cabines équipage: 12
Cabines armateur: 2

MEMBRES D'EQUIPAGE: 16 personnes

5 officiers (3 pont + 2 machine) et 11 marins

CARACTERISTIQUES EQUIPEMENTS

Pompes dragage: 1 x LMG 1340kW sur élinde.
Débit pompe: 12000m³/heure
Pompes désagrégation: 2 x 550kW.
Propulseur d'étrave: 1 x 900kW.
Propulsion: Electrique par 2 hélices à pales fixes.
Capacité du puits: 8500m³, remplissage en 42 minutes, vidage en 2 minutes par 7 soupapes à commande hydraulique
Charge totale du puits: 11000 tonnes
Diamètre élinde: 900mm
Largeur bec d'élinde: 4m