

LE GRAND DÉBAT

NANTES,
**LA LOIRE
ET NOUS**

—
LE CAHIER
D'ACTEURS

**La Loire, espace économique ,
espace écologique**

UNION MARITIME NANTES PORTS

Envoyé le 16/04/2015



L'Union Maritime Nantes Ports, créée en 1945 est une association, loi 1901, qui rassemble les intérêts Amont et Aval du Port de Nantes-Saint-Nazaire avec pour vocation première la défense des intérêts des clients, usagers ou entrepreneurs du port dans leurs relations avec les différents services de l'état.

LES AUTEURS ET LES CONTRIBUTEURS

Charles GENIBREL – Président de l'UMNP

Patrick LE DORE – Délégué Général de l'UMNP

LES COORDONNÉES DU CONTACT

ZAC de Cadréan – Centre d'Affaires ICARE

Bât C – B.P.31

44 550 Montoir de Bretagne

umnp@umnp.org

02 51 10 10 20

VOTRE CONTRIBUTION

La Loire, espace économique, espace écologique

Notre association, regroupe une soixantaine d'adhérents, tous issus de la communauté portuaire (industriels, pilotes de Loire, remorquage, lamanage, manutentionnaires, opérateurs, consignataires, assureurs maritimes, cabinet d'avocats etc...). La mission de l'UMNP est triple :

- 1- Accompagner les entreprises portuaires, maritimes et industrielles sur les dossiers d'intérêts communs pour créer une dynamique de la place portuaire.
- 2- Défendre et valoriser les intérêts des membres auprès des représentants du Port de Nantes Saint-Nazaire, des collectivités, des administrations et de tout autre organisme pouvant avoir une influence sur la vie de la place portuaire.
- 3- Être une force de proposition pour assurer le dynamisme et la promotion de la place portuaire

Il a ainsi semblé utile aux membres de notre Conseil d'Administration et à nos adhérents de participer à ce débat, en rédigeant un cahier d'acteurs.

Si nous portons un regard sur le trafic à Nantes (exclusivement) ces trente dernières années, certains trafics ont disparu. Parmi ceux-ci, nous pouvons citer celui de l'importation de phosphates, de sucre en vrac et de grumes (billes de bois). Pour ces types de trafic Les raisons sont clairement identifiées à savoir la fermeture de sites tels que TIMAC AGRO (fabricant d'engrais) et l'arrêt du raffinage à l'usine BEGHIN SAY en 2009, afin d'orienter son activité exclusivement vers le conditionnement. La filière bois, très active il y a quelques années sur les quais de la zone de Cheviré, avec l'importation massive de grumes (billes de bois), a évolué vers l'importation de bois sciés en conventionnel ou conteneurisés avec des volumes moindres compte tenu, en partie, de la transformation des bois sur site, notamment dans les pays de la côte occidentale d'Afrique. A titre d'exemple, le gouvernement gabonais a interdit en 2010 l'export de grumes pour favoriser la transformation sur place et stopper les coupes intempestives sur son territoire. Un trafic saisonnier a aussi disparu sur le Port de Nantes, celui des agrumes (provenance Maroc) où les navires escalaient à l'Amont du quai WILSON, non loin des installations du MIN.

VOTRE CONTRIBUTION

Sur les 2700 ha, représentant la totalité du domaine portuaire du GPM, le secteur nantais représente environ 590 ha. Sur ce secteur, les zones portuaires, logistiques et industrielles aménagées représentent environ 300 ha réparties sur les secteurs de Cheviré, Cormerais et Roche-Maurice.

En 2014, le trafic total du Grand Port Maritime de Nantes Saint-Nazaire s'est élevé à 26,4 MT dont 2,2 MT pour le secteur nantais (soit 10% du tonnage total). Le sable de mer utilisé principalement dans le BTP et le maraichage a représenté 900 000 tonnes. L'export de céréales à partir des silos INVIVO de Roche Maurice a représenté 800 000 tonnes. Le reste du tonnage se répartissant principalement entre l'import d'ammonitrates, de produits liquides (principalement chez le stockeur LBC) et l'export de ferrailles.

Il existe des axes de développement de trafic sur ce secteur nantais notamment avec l'importation de tourbe, d'éléments d'éolienne terrestre, et l'exportation de plaquettes de bois. Concernant ce dernier trafic, figure également un projet d'importation.

Le site de Cheviré doit tendre vers une plate-forme logistique métropolitaine adossée à un port fluviomaritime connecté avec la ville. Les ports de fond d'estuaire offrent l'avantage de prolonger, grâce au fleuve, le parcours maritime le plus loin à l'intérieur des terres et donc d'alléger d'autant les transports terrestres en limitant les nuisances et les externalités négatives du mode routier dominant. La Loire permet de prolonger l'activité sur Nantes. Nous pensons que le fleuve doit être considéré comme un atout.

Le transport fluviomaritime est un transport de bout en bout par un bateau, sans rupture de charge et transbordement, réalisé par des navires de mer aptes à la navigation fluviale. Ces bateaux ont une structure particulière : passerelle télescopique, éléments rabattables permettant un tirant d'air très faible. Un même navire peut charger différents types de marchandises de manière très flexible, certains peuvent être à fond plat pour pouvoir éventuellement se poser au fond sans basculer.

Une activité de transport fluvial existe déjà sur l'estuaire (développé dans un cahier d'acteurs rédigé par un de nos adhérents) avec le charbon pour la centrale de Cordemais et les colis pour Airbus. La Loire peut être une infrastructure d'interconnexion des différents sites portuaires au service du développement économique du territoire.

Le transport fluvial permet d'éviter les contraintes routières, assure la sécurité sans oublier la ponctualité et la fiabilité.

Le groupe de travail initié en 2012 sur le transport fluvial qui mettait en présence le GPM, les collectivités, les opérateurs portuaires, les compagnies maritimes (desservant la place), les

commissionnaires de transport et les transporteurs routiers doit être réactivé notamment sur la notion de multi-produits.

La Loire devient ainsi un vecteur économique et prolonge l'activité économique depuis l'estuaire (St Nazaire/Montoir) sur la métropole Nantaise.

Nous pensons qu'il faut cesser de raisonner par secteurs portuaires mais considérer une seule entité portuaire en utilisant l'atout indéniable du fleuve et en pariant sur le développement inéluctable de la métropole nantaise.

La valorisation des déchets urbains après leur recyclage acheminés par des barges sur le fleuve peut être également une piste à l'instar de ce qui se pratique sur la Seine dans une unité de valorisation des déchets ménagers située à Port Jérôme II. Cette usine de transformation réceptionne ainsi les déchets de 136 communes voisines évitant ainsi le recours à 8000 camions par an et produit de l'électricité et de la vapeur d'eau pour une usine voisine s'inscrivant ainsi dans l'économie circulaire et écoresponsables (source NPI10/2014).

Le réaménagement des quais, notamment plus en Amont de Cheviré, le quai Wilson pourrait être une piste. Celui-ci pourrait accueillir les paquebots (sujet abordé par un de nos adhérents dans un cahier d'acteurs) permettant ainsi de faire mieux connaître notre région proche, riche en sites exceptionnels. Cela favoriserait l'animation de cette zone, devenue au fil du temps de plus en plus désertée.

Il faut encourager l'implantation de sites écoresponsables sur la zone de Cheviré ou subsiste de l'espace foncier en proposant une offre attractive aux investisseurs.

Pour un nouvel ouvrage de franchissement de la Loire, sujet largement commenté dans un cahier d'acteurs rédigé par un de nos adhérents, nous pensons qu'au moment de la décision d'utiliser un mode de franchissement, il faudra tenir compte de la réalité économique du trafic portuaire en choisissant un positionnement de l'ouvrage adéquat.

D'une façon plus générale, nous constatons qu'il y a un réel déficit d'image du Port auprès du public. Le port c'est d'abord des navires marchands. Il doit y avoir une symbiose entre cette activité marchande et l'activité de loisirs. Le port doit être un espace partagé, avec une gestion des conflits d'usage au profit de l'intérêt général. Il faut donc expliquer l'utilité des activités portuaires, en montrant combien le port est bénéfique, tant pour l'économie que pour l'environnement. Le port doit s'intégrer dans l'environnement qu'il dessert.

Le fleuve facilite aussi la vie des populations notamment dans les déplacements intra urbains. Il faut bien entendu, intégrer le développement du port dans la vie de l'agglomération. Les visites de sites industriels doivent se poursuivre afin de susciter l'intérêt des habitants de cette agglomération pour les pôles d'activités portuaires.

Le Port est avant tout un espace économique mais doit préserver l'environnement et faire en sorte que l'exercice des activités commerciales se fasse dans des conditions acceptables de sécurité. L'espace doit être géré collectivement et notamment avec le GIP Loire Estuaire, véritable observatoire de ce fleuve et de sa complexité.

Il faut poursuivre l'amélioration des techniques de dragage afin de diminuer leur empreinte sur l'environnement et d'en réduire le coût.

Il faut également, poursuivre le dialogue avec les associations environnementales pour expliquer à quoi sert le Port et la plus-value qu'il entraîne en matière économique. Mais aussi en matière de préservation et d'entretien de l'environnement, Il faut donc maintenir et développer les activités portuaires là où l'on peut encore le faire.

Il faut intégrer dans la décision la cohabitation de la vie urbaine et des activités portuaires.

Pour conclure, le mot clé c'est le dialogue.



Navire en escale au quai de Roche Maurice - Chargement de blé

Escale d'un navire à passagers au quai Wilson





VOTRE CONTRIBUTION EN IMAGES (champ facultatif)

Ici votre visuel

Légende visuel 3

Ici votre visuel

Légende visuel 4

MERCI DE VOTRE PARTICIPATION

Pour contribuer et suivre l'actualité du débat :



nanteslaireetnous.fr

**[facebook.com/
nanteslaireetnous](https://facebook.com/nanteslaireetnous)**

[#NantesLoire](https://twitter.com/NantesLoire)

GrandDEBAT@nantesmetropole.fr

**“Nantes, la Loire et nous” Nantes
Métropole 44923 Nantes Cedex 9**

Pour plus d'informations
T 02 40 99 52 71