

La Loire, plaidoyer pour un rôle économique majeur

UFMO > UNION FLUVIALE ET MARITIME DE L'OUEST

RÉSUMÉ > Transporter des passagers et des biens ; livrer des colis, petits et gros, jusqu'au cœur de Nantes ; évacuer les matériaux de déconstruction ; collecter, stocker puis transporter des déchets... Et si la Loire, épine dorsale du département, se transformait en avenue fluvio-maritime pour irriguer Nantes et sa région dans le respect des enjeux environnementaux ? L'Union fluviale et maritime de l'Ouest plaide pour que le fleuve soit aussi un levier de développement économique tout en désengorgeant les routes. Son slogan : « Réinventer la Loire ».



L'UFMO regroupe des armateurs et entreprises fluviales de la zone atlantique. Basée à Nantes, elle vise à développer le transport de fret et de passagers sur le littoral et les fleuves. Site web : www.ufmo.org

L'UFMO s'est fortement investie en 2015 dans le grand débat public « Nantes, la Loire et nous » organisé par Nantes Métropole. Sa réflexion a fait l'objet d'un cahier d'acteur et trois de ses adhérents ont fait de même : la compagnie Finist'Mer¹, les Pilotes de Loire et l'Union maritime Nantes ports². L'union est membre depuis mai 2016 de la conférence permanente Loire, chargée du suivi des trente engagements de Nantes Métropole, issus du grand débat. Elle figure également au comité mis en place par Voies navigables de France, ainsi qu'au Schéma d'aménagement et de gestion des eaux estuaire de la Loire (Sage) piloté par le Syndicat Loire aval (Syloa).

Les membres de l'UFMO sont très présents et actifs sur le littoral et dans les instances de consultation professionnelle maritime.

La Loire a toujours été et reste encore un axe de développement et d'échanges quotidiens entre l'aval et l'amont, et d'une rive à l'autre qu'il convient de ne pas négliger ni ignorer. Elle peut se révéler comme une véritable avenue fluvio-maritime d'échanges urbains, ouverte sur le monde. Le fleuve se révèle un atout autant essentiel que discret vis-à-vis des enjeux énergétiques et environnementaux.

Tout comme chez nos voisins européens, de grands axes fluviaux en France (Seine, Rhin et Rhône) redéveloppent leurs logistiques multimodales en privilégiant la connexion du fluvial et du cabotage fluvio-maritime.

DU TRANSPORT FLUVIAL EN PLUS, MOINS DE CAMIONS

Pas raccordée au réseau européen des voies navigables, la Loire n'en demeure pas moins attractive pour l'économie et l'industrie. Jusque dans les années 1990, des trafics conséquents la remontaient jusqu'à Bouchemaine, dans le Maine-et-Loire : matériaux de construction (sable jusqu'en 1989), hydrocarbures depuis Donges (1991), sable de mer (1995). Ce sable de

1. La compagnie assure le service Navibus et des croisières sur la Loire entre Nantes et Saint-Nazaire.

2. Créée au sortir de la Deuxième guerre pour défendre les intérêts des clients, usagers et entrepreneurs qui participent au développement du port de Nantes/Saint-Nazaire. Elle compte plus de 60 membres en représentant 80 % des intérêts commerciaux, maritimes et portuaires.



mer, destiné aux maraîchers nantais (2013), a constitué le dernier trafic réalisé par des navires fluvio-maritimes remontant à chaque voyage 900 mètres cubes, soit 300 000 tonnes par an, évitant ainsi le passage de l'équivalent de 10 000 poids lourds sur les routes.

Le transport fluvial et maritime sur l'agglomération nantaise résiste malgré le manque de chargeurs sur les rives et la disparition progressive des infrastructures portuaires.

Il est encore adopté par de grands opérateurs industriels : en 1981, Edf a choisi le mode fluvial pour approvisionner la centrale électrique de Cordemais. Ce trafic correspond, suivant les années, à près de

1,5 million de tonnes – soit l'équivalent annuel de 50 000 camions de 30 tonnes entre Montoir et Cordemais. Un des adhérents de l'UFMO assure également le transport des pièces de l'usine Airbus évitant la circulation de convois exceptionnels sur l'axe Nantes-Saint-Nazaire.

Des colis très lourds, dont des pièces de ponts nantais, ont également été acheminés au cœur de Nantes grâce à l'utilisation du fleuve. Ces transports d'exception nécessitent du matériel spécifique et des personnels expérimentés.





CE QUE POURRAIT LA LOIRE POUR NANTES

Une étude réalisée en 2010 pour Voies navigables de France a identifié des flux sur lesquels le transport par voie d'eau s'avérerait judicieux à bien des égards :

Déchets ménagers : un camion sur deux en agglomération transporte ou vient de transporter des déchets.

Co-produits issus d'usines d'incinération ou de centres de tri : mâchefer, papier, bois déchiqueté ; des flux importants transitent soit à l'export soit en au niveau régional.

Agro-alimentaire : tourteaux, céréales, engrais vers le secteur angevin.

Conteneurs : de Montoir vers Angers, suivant saison et service, soit 7 000 EVP (pour Équivalent vingt pieds, unité de mesure du volume de conteneurs transportés calculée sur la base de conteneurs de 20 pieds).

Colis lourds et XXL : transports exceptionnels pour Edf, ponts, travaux spéciaux... quelques colis par an (mais très spectaculaires), selon la demande et le régime hydraulique du fleuve.

Sables de mer : issus des gisements au large de l'estuaire, matériau actuellement déchargé à Montoir et Cheviré. Une reprise par barge pour une remontée vers Angers permettrait une meilleure distribution sur l'Anjou, soit de 100 000 tonnes à 300 000 tonnes.

Ces flux identifiés peuvent encore progresser par l'apport de nouveaux marchés émergents dont cer-

taines métropoles fluviales se sont déjà emparées pour bâtir leur vision d'avenir :

Matériaux de déconstruction et construction : les chantiers urbains au cœur des villes représentent une excellente opportunité de désengorgement routier en les confiant à la voie d'eau, une opportunité à l'heure où Nantes prépare de grands chantiers.

Approvisionnement des chaufferies urbaines : comme l'usine de Malakoff, celle de Couëron et du Bas-Chantenay pourraient être fournies en biomasse grâce à des infrastructures simples.

Les déchetteries fluviales, collecte et stockage flottant itinérant : la proximité du fleuve favoriserait l'utilisation de bateaux-stations temporaires de collecte de déchets et de transport vers un centre de transformation. Cette option peut se faire à grand et petit gabarit, tant sur l'Erdre, la Sèvre que la Loire.

Logistique fluviale urbaine : le réseau fluvial en étoile (Erdre, Sèvre, Loire) offre la possibilité d'approvisionnement au cœur de la métropole. Les livraisons routières posant de plus en plus question, des produits peuvent être livrés en ville à partir de plateformes multimodales.

Les villes historiquement bâties au bord des fleuves, rivières, canaux et littoraux doivent se servir de cet atout pour répondre efficacement à la distribution urbaine et au « dernier kilomètre ». Les unités fluviales sont des stocks flottants mobiles, peu coûteux, flexibles, en lien avec les acteurs de la logistique de demain (véhicules électriques, vélos, triporteurs...). La présence de l'Erdre et de la Sèvre conforte ces atouts pour une desserte urbaine nantaise. Les quais, concurrencés par d'autres activités, y sont donc précieux pour l'avenir.

L'évacuation par voie fluviale des gravats du chantier du bassin de stockage des eaux usées au bord de l'Erdre prouve l'efficacité du fluvial avec 8 000 mètres cubes de déblais évacués, évitant une noria de camions en centre-ville.

Des solutions existent et bien d'autres villes ont choisi ces dernières années le mode fluvial pour l'acheminement de leurs déchets et éco-produits.

QUELS SITES, QUELLES ACTIVITÉS ?

Plusieurs sites existent dans l'estuaire mais ne sont pas assez développés, d'autres se révèlent géographiquement pertinents en tant que plateformes multimodales :

Cheviré : ce site portuaire subit depuis une dizaine d'années une forte mutation de ses activités. Il possède néanmoins de véritables atouts de logistique et de connexion avec l'agglomération et le sud du département pour lesquels le fluvial a toute sa place. Ce secteur peut constituer une zone d'approvisionnement des chantiers urbains en matériaux de construction, dépôt et transformation des déblais de ces mêmes chantiers. Cette plateforme logistique doit être multimodale et multi-usages.

Bas Chantenay et Roche-Maurice : cette zone portuaire urbaine porte un enjeu stratégique important car les infrastructures multimodales y sont toutes présentes (maritimes, fluviales, ferroviaires, routières). Son implantation près du centre-ville et des quartiers d'habitation représente un formidable potentiel pour développer la distribution urbaine. Un pôle d'échanges, en relation étroite avec le projet d'éco-quartier du bas de Chantenay permettrait un approvisionnement direct des biens et services. La proximité d'entreprises industrielles travaillant à l'export, fait également de cette zone le « Port de Nantes intramuros ».

Grand-Blottereau et Prairie-de-Mauves : plusieurs études montrent l'intérêt de ce site grâce à la connexion possible avec le ferroviaire et les grands axes routiers. Il est situé à proximité d'un centre de traitement des ordures ménagères, d'une chaufferie urbaine et de grandes zones logistiques. Un développement d'une plateforme multimodale à l'est de l'agglomération améliorerait sensiblement le fonctionnement logistique métropolitain.

Le cœur de ville : les quais sur la Loire, l'Erdre et la Sèvre ne doivent pas être abandonnés. Il faut garder des possibilités d'accostage et de manutention pour des colis divers ou transports exceptionnels. Les quais Wilson, de la Fosse, Ernest-Renaud devraient tous pouvoir recevoir des bateaux et navires pour des opérations spéciales. Cela n'empêcherait en rien les autres activités nautiques.

Une gestion multi-usages de ces zones est possible. De même, l'estacade Saint-Félix doit garder une



capacité d'accostage d'unités remontant le fleuve ou entrant sur l'Erdre. Cette jonction logistique avec l'Erdre, n'est pas négligeable. Sur l'Erdre justement, au cœur de la ville, il conviendrait là aussi de conserver un minimum d'espace portuaire pour des futures dessertes logistiques fluviales. Une plateforme sur l'Erdre au nord de Nantes est également envisageable.

UNE CARTE POUR « RÉINVENTER LA LOIRE »

Dans le cadre du grand débat Loire, l'UFMO a mis en avant l'importance de la sauvegarde par l'entretien des infrastructures de quais existantes.

La première étape est celle de l'inventaire et des possibles associés à chaque secteur. À l'instar d'un Plan local d'urbanisme, une projection spécifique au réseau fluvial et des quais permettrait de bâtir une stratégie de leurs usages.

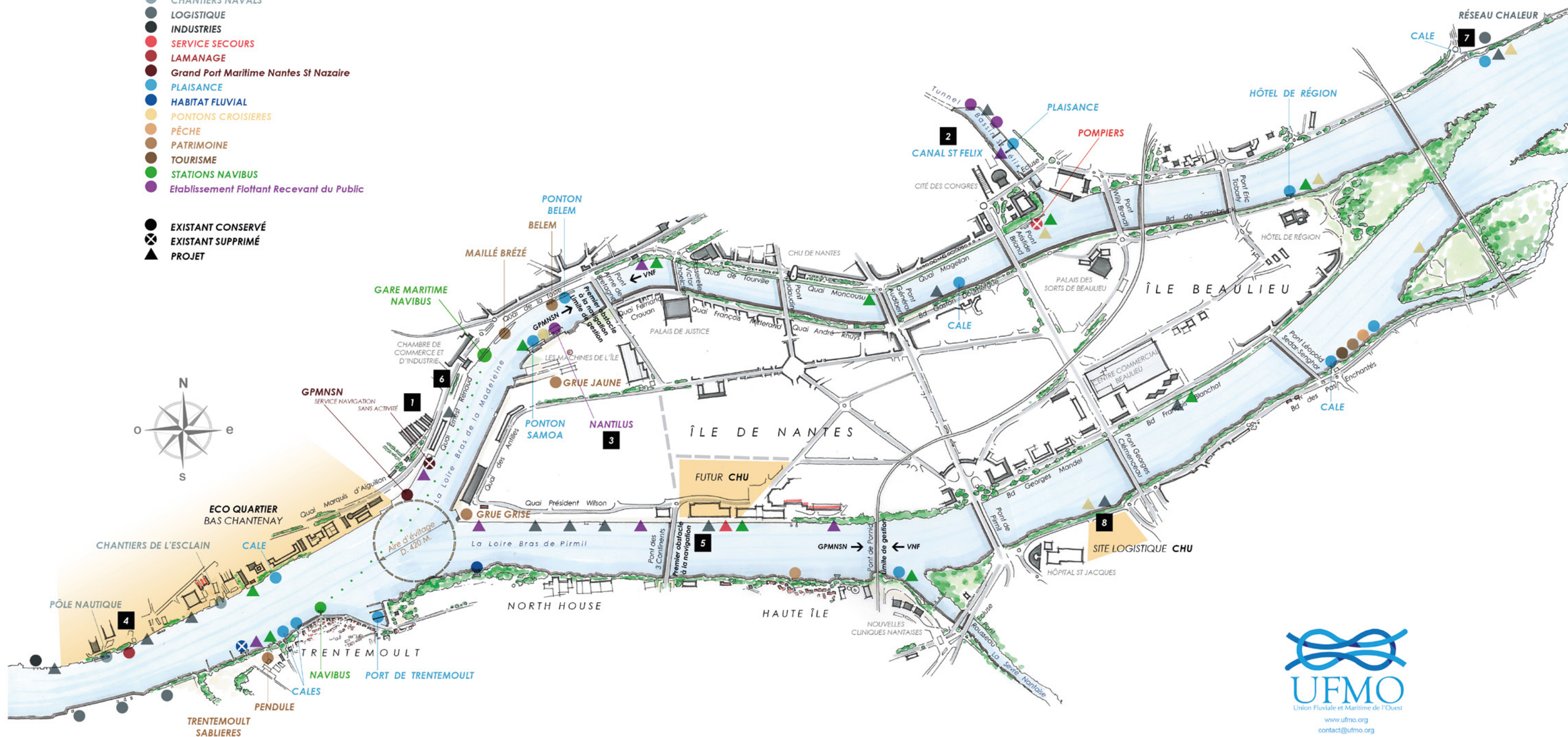
S'inspirant de la démarche initiée sur Bordeaux Métropole de projection des besoins et des activités liées au fleuve, l'UFMO a réalisé une carte des sites sur lesquels il existe encore une activité portuaire fluvio-maritime à Nantes. Y ont aussi été indiqués les développements possibles (voir pages suivantes).



L É G E N D E

- CHANTIERS NAVALS
- LOGISTIQUE
- INDUSTRIES
- SERVICE SECOURS
- LAMANAGE
- Grand Port Maritime Nantes St Nazaire
- PLAISANCE
- HABITAT FLUVIAL
- PONTS CROISIÈRES
- PÊCHE
- PATRIMOINE
- TOURISME
- STATIONS NAVIBUS
- Etablissement Flottant Recevant du Public

- EXISTANT CONSERVÉ
- ⊗ EXISTANT SUPPRIMÉ
- ▲ PROJET



« REINVENTER LA LOIRE »

SEPTEMBRE 2016



NAVIBUS, RETOUR D'EXPÉRIENCE

La compagnie maritime Finist'Mer, membre de l'UFMO, assure les navettes Navibus Loire entre Nantes et Trentemoult. Quel bilan après dix ans d'activité ? Le Navibus Loire a été mis en service le 17 juin 2005 avec l'inauguration de la ligne Trentemoult-Gare Maritime. Le service a démarré avec un seul navire, le *Trentemoult* d'une capacité de 85 passagers et doté d'une coque en bois de quarante ans. Puis la Semitan a passé commande à Finist'Mer d'une construction neuve le *Chantenay* navire en acier, homologué navire à passager européen, mis à l'eau en juillet 2006, d'une capacité de 96 passagers et dix vélos. En 2008 un deuxième navibus, *sistership* du premier, *Île de Nantes*, a remplacé le *Trentemoult*. Un équipage de deux marins, un patron et un matelot, assure la conduite, l'entretien du navire et la sécurité des passagers.

Un contrat d'affrètement entre la Semitan et Finist'Mer implique pour cette dernière des obligations de garantie des liaisons programmées et de qualité de service : 99 % des traversées commandées par la Semitan sont effectuées. Des retards dus à l'affluence en saison ou à des conditions météorologiques extrêmes

(glace en Loire ou vent supérieur à 150 kilomètres/heure) sont à l'origine de traversées non effectuées, ce qui reste mineur et gage d'un service d'une grande fiabilité.

Le service permet de traverser la Loire de Gare-Maritime, en connexion avec la ligne 1 de tram, vers Trentemoult, en lien avec la ligne de bus n° 30, en 7 minutes : un gain de temps important pour les usagers qui se déplacent dans le sens sud-nord le matin et l'inverse le soir. Un constat : en 2007 à la mise en place d'une fréquence de dix minutes en heure de pointe, l'accroissement en nombre de passagers a été immédiat, plus de 25 % en une année.

Les résultats en terme de fréquentation sont précis puisque la réglementation maritime impose un strict comptage des passagers à chaque voyage : 270 207 passagers en 2006 et 567 230 en 2016, soit plus du double en dix ans, et ceci en offre constante de transport et de moyens. Sur l'année, la répartition mensuelle s'étale du plus petit mois (janvier, avec 31 243 passagers) au mois le plus fort (août, 63 470 passagers), très utilisé pendant l'été par une clientèle touristique qui vient découvrir les œuvres du Voyage à Nantes et le charme de Trentemoult.

La devise de Nantes indique que « Neptune favorise ceux qui osent » !

Donnons envie aux futurs petits Jules Verne d'aller à la conquête des fleuves et océans ! ■

MILITANTE DE L'EAU POUR LA LOGISTIQUE URBAINE

Basée à Nantes, l'Union fluviale et maritime de l'Ouest est née en 2000, prenant la relève de l'Union des voies navigables de l'Ouest, fondée en 1964 pour rassembler les intérêts des armateurs fluviaux-maritimes de la zone atlantique. L'origine de ce groupement se trouve dans le transport fluvial de marchandises sur l'ensemble du réseau breton et ligérien.

L'UFMO regroupe toutes les entreprises du secteur (passagers, transport de produits pétroliers et marchandises en conventionnel), y compris des entreprises indirectement liées à l'activité transport – chantiers de construction et réparation navale, assureurs, experts, banques ou des architectes. Elle compte une trentaine de membres « représentant une part non négligeable des intérêts économiques de ces professions dans le grand Ouest ».

À travers ses adhérents, l'UFMO représente plus de 400 emplois directs de la Manche à la Charente-Maritime et plus d'un million de passagers transportés sur mer, fleuves ou rivières chaque année ainsi que 2,5 millions de tonnes de fret. En s'impliquant pour simplifier la mobilité des personnes et des marchandises, l'Union affirme agir « pour développer un mode de transport respectueux de l'environnement et éviter des tonnes de CO² : 5 000 tonnes de marchandise transportées par un seul navire remplacent 125 wagons ou 250 camions ».

Avec un parcours de plus de cinquante ans, l'association poursuit sa « promotion du transport par eau, générateur d'économie d'énergie et d'amélioration du bilan carbone des transports, d'aménagement du territoire et de développement durable de l'économie régionale ». Elle est particulièrement mobilisée sur les solutions nautiques relatives à la logistique urbaine et littorale, l'attractivité économique du grand Ouest étant très forte, notamment dans les grandes agglomérations, sur le littoral et les îles.

La desserte et l'approvisionnement du cœur de ces sites représentent pour l'UFMO un enjeu vital. L'engorgement des villes par les transports terrestres augmente de manière significative. Présente sur la plupart de ces sites, l'Union « est en mesure d'apporter quotidiennement des réponses à l'ensemble de ces problèmes ». D'autres grandes villes d'Europe s'appuient également sur le recours aux moyens fluviaux et maritimes pour leur logistique urbaine : « C'est pourquoi la disparition sur les territoires de certains quais et installations à vocations de transport, au profit du foncier bâti à vocation d'habitation ou de loisir, est une de nos batailles. Conserver ces équipements au cœur des villes est une condition fondamentale pour assurer les voies d'avenir des marchandises et des passagers. »