

*La situation des transports
en Pays de la Loire*

*Les flux maritimes et fluviaux
en 2011*

**ANALYSES
ET CONNAISSANCE**

Collection

n° 54



Les collections « Transports » de la Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement

La collecte, l'analyse et la diffusion des statistiques dans le domaine des transports font partie du champ d'intervention de la DREAL des Pays de la Loire. Cette mission s'effectue au travers de deux grandes catégories de publications numériques :

1. Une note de conjoncture trimestrielle

Titre de la collection :

La conjoncture des transports en Pays de la Loire

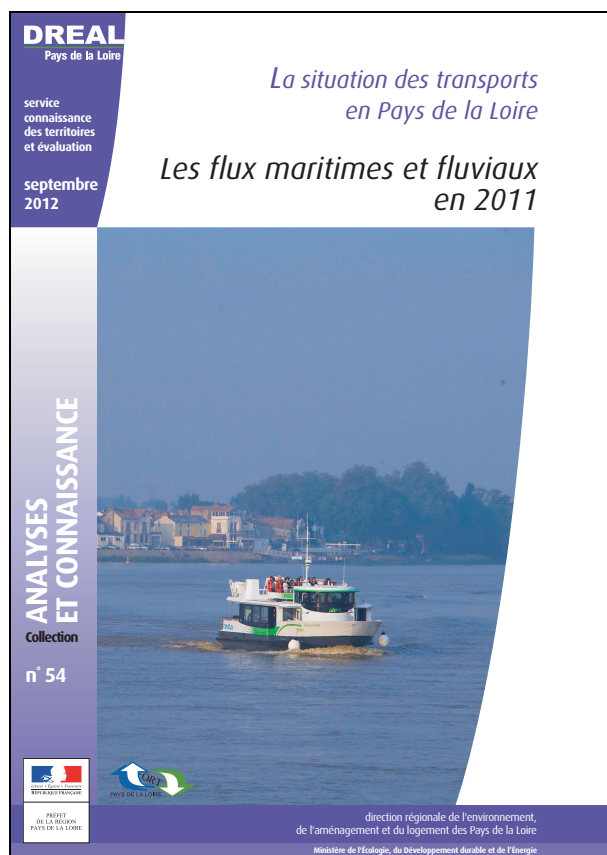
Contenu : suivi et analyse de l'évolution récente des principaux indicateurs du secteur des transports en Pays de la Loire.

2. Des bilans thématiques annuels

Titre de la collection :

La situation des transports en Pays de la Loire

Contenu : publication apériodique, à double timbre DREAL / O.R.T., analysant les résultats statistiques annuels d'un thème donné du secteur des transports.



Document consultable et téléchargeable sur le site de la Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement à l'adresse suivante : <http://www.pays-de-la-loire.developpement-durable.gouv.fr/rapports-thematiques-annuels-sur-a564.html>

Sommaire

Synthèse – En 2011, le ralentissement économique a davantage affecté les transports maritimes et fluviaux de marchandises que ceux de voyageurs	3
1 – Transports maritimes et fluviaux de marchandises	4
1.1 – Transports maritimes de marchandises : en 2011, dans un contexte économique morose, l'activité du Grand Port Maritime a reculé	5
Nantes Saint-Nazaire : un port multi-sites	5
Le 33 ^{ème} port européen, le 5 ^{ème} en France, le 1 ^{er} de la façade atlantique hexagonale	6
Une forte dépendance aux produits énergétiques	7
Le n° 1 français des granulats et de l'alimentation animale	9
Un trafic en forte progression entre 1995 et 2005 ...	10
... mais qui a reculé de 1,4 % en 2011	11
Un déséquilibre entrées / sorties	12
Le lent développement du trafic conteneurisé	14
Les ports vendéens : essentiellement un trafic de cabotage	15
1.2 – Transports fluviaux de marchandises : des flux limités à l'estuaire de la Loire	17
Un trafic fluvio-maritime en aval de Nantes	17
Un trafic purement fluvial en amont de Nantes	18
2 – Transports maritimes et fluviaux de voyageurs	19
2.1 – Transports maritimes de voyageurs : en Pays de la Loire, Fromentine est le premier port continental d'embarquement des passagers	20
Les escales de paquebots de croisières, une activité marginale que le Grand Port Maritime cherche à développer	20
Pour sa première année pleine d'exploitation, l'autoroute de la mer a transporté plus de 50 000 voyageurs	21
La desserte de l'île d'Yeu : une mission de service public	22
Les îles du Morbihan sont desservies en été depuis la Loire-Atlantique	23
Navettes maritimes des Sables-d'Olonne : 300 000 passagers par an	23
2.2 – Transports fluviaux de voyageurs : une activité concentrée à Nantes et dans sa périphérie	25
Bacs de Loire : une fréquentation record en 2011 (2 millions de passagers et 1 million de véhicules)	25
Le réseau de navettes fluviales Navibus a transporté 600 000 voyageurs en 2011 (+ 34 %)	26
Le tourisme fluvial en Pays de la Loire : une centaine de milliers de passagers par an	28
Glossaire	31
Repères bibliographiques	32

Synthèse – En 2011, le ralentissement économique a davantage affecté les transports maritimes et fluviaux de marchandises que ceux de voyageurs

Le Grand Port Maritime de Nantes Saint-Nazaire (G.P.M.N.S.N.) est le principal acteur des transports maritimes et fluviaux en Pays de la Loire. Il intervient à la fois dans les domaines du transport maritime, dont il est le 5^{ème} port français par le tonnage, et du transport fluvial. Son trafic extérieur, constitué pour les deux tiers de produits énergétiques (pétrole brut ou raffiné, gaz naturel et charbon), s'est élevé à 30,7 millions de tonnes en 2011, en repli de 1,4 %. Ce recul, le cinquième au cours des six dernières années, est la conséquence du ralentissement de l'économie et de la chute d'activité du terminal méthanier de Montoir-de-Bretagne, deuxième client du port.

Le G.P.M.N.S.N. est majoritairement un port d'importation : les flux entrants sont 2,5 fois supérieurs aux flux sortants. En 2011, près de 22 millions de tonnes de marchandises ont été déchargés dans le port tandis que 8,8 millions en sont sortis.

En 2011, la baisse d'activité a touché en premier lieu les entrées de marchandises, en recul de 4 % (gaz naturel : - 21 %, pétrole raffiné : - 7 %, aliments du bétail : - 14 %). En revanche, les sorties ont progressé (+ 5 %), grâce à la bonne tenue des produits alimentaires (+ 18 %), agricoles (+ 6 %) et pétroliers (+ 3 %).

Les autres ports de commerce de la région ont battu des records d'activité en 2011. Le trafic commercial du port des Sables-d'Olonne s'est accru de 4 % à 936 000 tonnes. Celui de Port-Joinville, situé sur l'île d'Yeu, s'est élevé à 85 000 tonnes, en croissance de 33 % par rapport à 2010.

Dans la région, les transports fluviaux de marchandises s'effectuent presque exclusivement dans l'estuaire de la Loire. Entre Nantes et Saint-Nazaire, l'activité fluviale (1 606 000 tonnes l'an passé, - 7 % par rapport à 2010) est constituée du trafic entre certains sites du Grand Port Maritime. Presque l'intégralité de ce trafic consiste à transporter par barges du charbon depuis le terminal minéralier de Montoir vers la centrale électrique de Cordemais.

En amont de Nantes, si la Loire est théoriquement ouverte à la navigation commerciale, elle n'abrite plus qu'une activité mineure de transport de sable entre le gisement du Pilier (au large de l'estuaire) et la commune de Saint-Julien-de-Concelles (275 000 tonnes en 2011).

Les transports maritimes de voyageurs consistent principalement dans les Pays de la Loire à assurer la desserte de l'île d'Yeu. 665 000 passagers ont emprunté l'an passé les liaisons commerciales entre Port-Joinville et le continent (+ 1,9 % par rapport à 2010). La ligne de service public, gérée par le Conseil Général de Vendée, a représenté les deux tiers de ce trafic. Si la desserte des îles morbihannaises depuis la Loire-Atlantique (moins de 10 000 passagers) et les escales de paquebots de croisière à Nantes et Montoir-de-Bretagne (2 000 passagers) sont anecdotiques, l'autoroute de la mer Montoir / Gijón monte en puissance (52 000 passagers) et les navettes maritimes gérées par la ville des Sables-d'Olonne drainent 300 000 voyageurs par an.

Les transports publics fluviaux de voyageurs des Pays de la Loire (bacs de Loire et réseau Navibus) sont concentrés dans un périmètre restreint, sur la commune de Nantes et dans sa périphérie. Les bacs de Loire, affectés principalement au transport de véhicules, sont gérés par le Conseil Général de Loire-Atlantique. Ils ont enregistré en 2011 un trafic de 960 000 véhicules (un chiffre inégalé, en hausse de 2,8 % par rapport à l'année précédente). Le réseau de navettes fluviales Navibus est destiné aux piétons et cyclistes. Géré par la Communauté Urbaine de Nantes, il fait partie du réseau de transport collectif de l'agglomération et a transporté 603 000 passagers l'an passé (là aussi un record), un tiers de plus qu'en 2010. Les autres liaisons fluviales de la région sont à caractère touristique. Elles sont le fait de petites compagnies privées et représentent une centaine de milliers de passagers par an.

Trafic extérieur du Grand Port Maritime de Nantes Saint-Nazaire en 2010 et 2011

	2010	2011	Evolution
Entrées	22 718	21 855	- 3,8 %
Sorties	8 374	8 796	+ 5,0 %
Ensemble	31 092	30 652	- 1,4 %

Unité : millier de tonnes

Source : Port Atlantique Nantes Saint-Nazaire

Trafics fluviaux dans les Pays de la Loire en 2010 et 2011

	2010	2011	Evolution
Trafic fluvio-maritime (aval de Nantes)	1 721	1 606	- 6,6 %
Trafic fluvial (amont de Nantes)	270	275	+ 1,9 %
Ensemble	1 991	1 881	- 5,5 %

Unité : millier de tonnes

Sources : Port Atlantique Nantes Saint-Nazaire, SOeS - SITRAM (fichier V.N.F.)

1 – Transports maritimes et fluviaux de marchandises

1.1 – Transports maritimes de marchandises : en 2011, dans un contexte économique morose, l'activité du Grand Port Maritime a reculé

Abstraction faite de l'activité marginale de cabotage réalisée par les ports vendéens des Sables-d'Olonne et de Port-Joinville (île d'Yeu), le commerce maritime de marchandises des Pays de la Loire est effectué en Basse-Loire, sur le périmètre du Grand Port Maritime de Nantes Saint-Nazaire (G.P.M.N.S.N.).

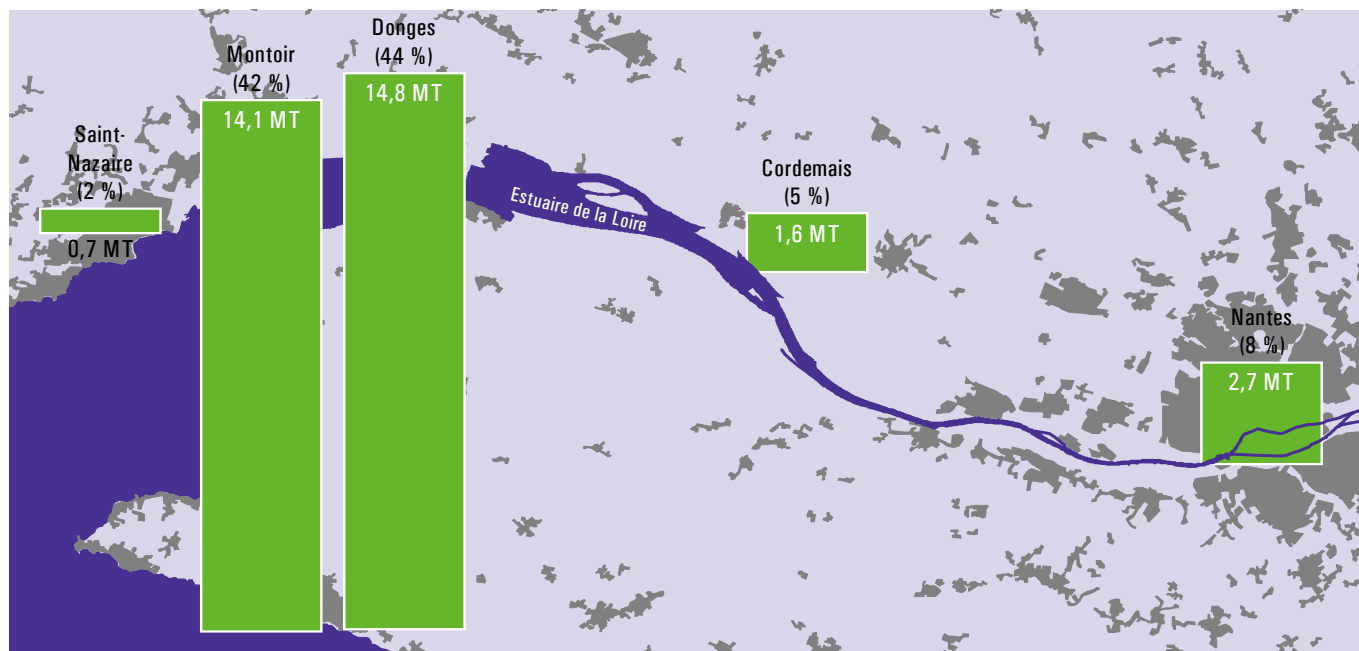
Nantes Saint-Nazaire : un port multi-sites

Le Grand Port Maritime de Nantes Saint-Nazaire est de création récente. Il s'est substitué en octobre 2008 au Port Autonome de Nantes Saint-Nazaire¹, créé en 1965. C'est un établissement public de l'État français, chargé de gérer et de promouvoir les installations portuaires de l'estuaire de la Loire. Il est placé sous la tutelle de l'État mais bénéficie, comme tout établissement public, d'une large autonomie de gestion.

Les activités du G.P.M.N.S.N. s'étendent sur plus de 60 kilomètres le long de l'estuaire de la Loire et concernent aujourd'hui cinq sites. On distingue les sites « aval » groupés à l'embouchure de la Loire (Saint-Nazaire, Montoir-de-Bretagne et Donges) des sites « amont » situés en fond d'estuaire autour de Nantes. Celui de Cordemais est dans une situation intermédiaire, à équidistance de Nantes et Saint-Nazaire. Chaque site possède des quais et des installations spécialisées pour un certain type de produits :

- Saint-Nazaire, avec ses terminaux fruitier, frigorifique et produits lourds,
- Montoir-de-Bretagne, avec ses terminaux roulier, sablier, marchandises diverses et conteneurs, agroalimentaire, méthanier, charbonnier ainsi que sa plate forme multimodale,
- Donges, qui comprend les sept postes du terminal pétrolier (trois postes sont dédiés à l'importation de pétrole brut et les quatre autres postes à l'exportation de produits raffinés),
- Cordemais, où est réceptionné le charbon destiné à l'alimentation de la centrale électrique,
- Nantes avec ses cinq terminaux (céréaliier, roulier, métallurgique, forestier et terminal croisières) et sa plate-forme multimodale, répartis sur quatre sites : Emile Cormerais, Roche Maurice, Cheviré et Wilson.

Répartition par site portuaire du trafic du Grand Port Maritime de Nantes Saint-Nazaire en 2011 (trafic intérieur inclus)



Fond de carte : I.G.N. (BD CARTO)

Source : Port Atlantique Nantes Saint-Nazaire

Zones d'habitat

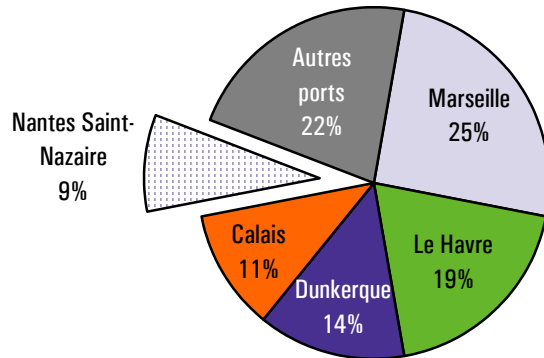
¹ En 2008, les sept ports autonomes métropolitains (Bordeaux, Dunkerque, Le Havre, La Rochelle, Marseille, Nantes-Saint-Nazaire et Rouen) ont été transformés en grands ports maritimes. Ce nouveau statut, créé afin de redynamiser l'activité portuaire française en déclin depuis les années 1990, a induit la réorganisation de la gestion de l'outillage par un transfert des activités vers des opérateurs privés et la modification de la gouvernance des ports par le renforcement du rôle des collectivités locales. Cette réforme portuaire a permis d'améliorer la productivité et la fiabilité des terminaux.

Le 33^{ème} port européen, le 5^{ème} en France, le 1^{er} de la façade atlantique hexagonale

Le G.P.M.N.S.N. est le 4^{ème} grand port maritime en terme de trafic (après Marseille, Le Havre et Dunkerque) et le 5^{ème} port national (devancé par Calais dont 98 % de l'activité fret est générée par le trafic roulier transmanche). Il est le plus important du littoral atlantique français, son trafic étant supérieur au tonnage cumulé des autres ports de la zone.

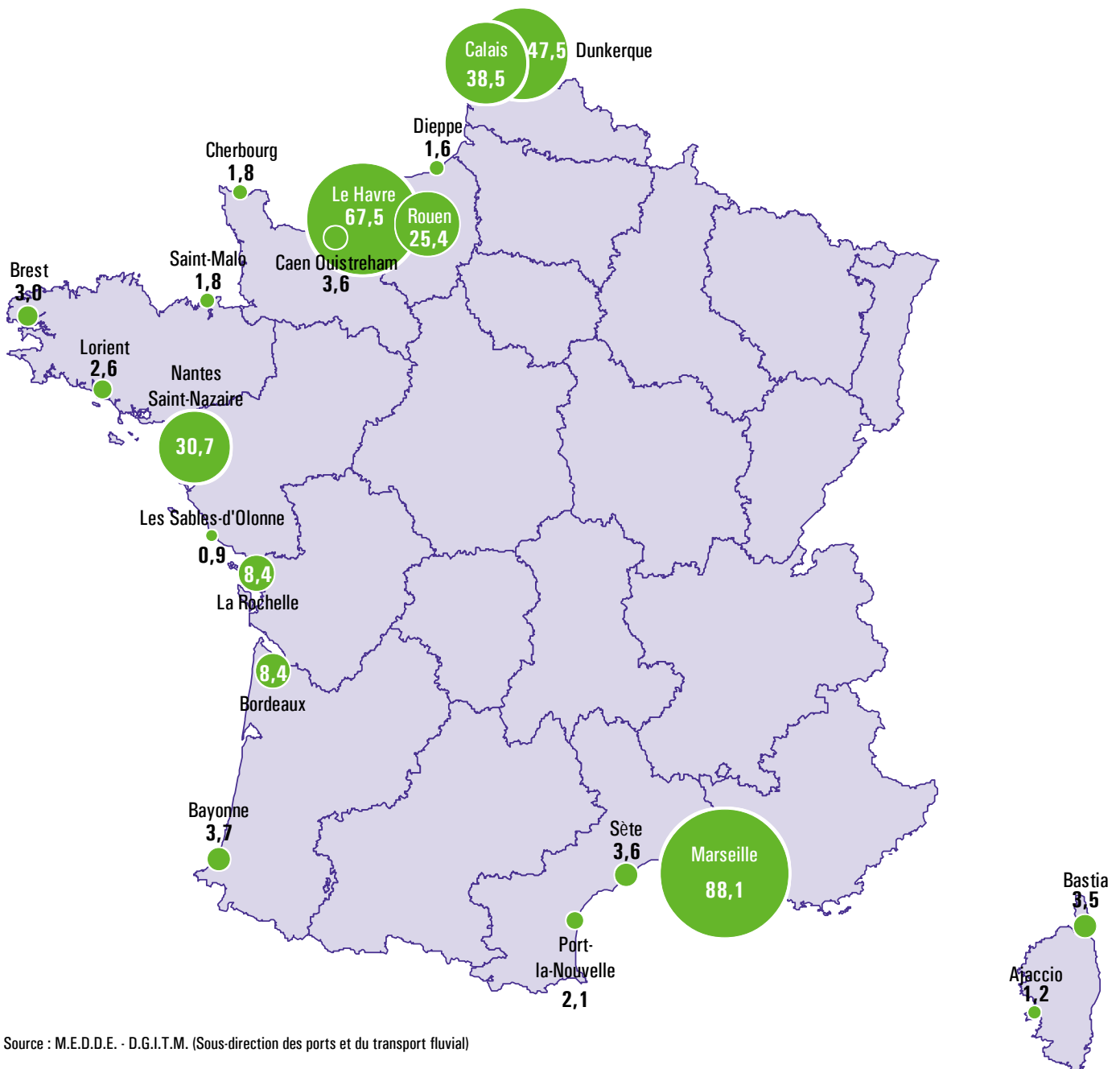
Le port de Nantes Saint-Nazaire a représenté en 2011 8,8 % du trafic de marchandises de l'ensemble des ports métropolitains. Cette part a atteint son plafond en 1998 (9,4 %) et en 2005 (9,3 %).

Trafic comparé des ports de commerce métropolitains en 2011



Source : M.E.D.D.E. - D.G.I.T.M. (Sous-direction des ports et du transport fluvial)

Trafic de marchandises des 20 premiers ports de commerce métropolitains en 2011 (en millions de tonnes)

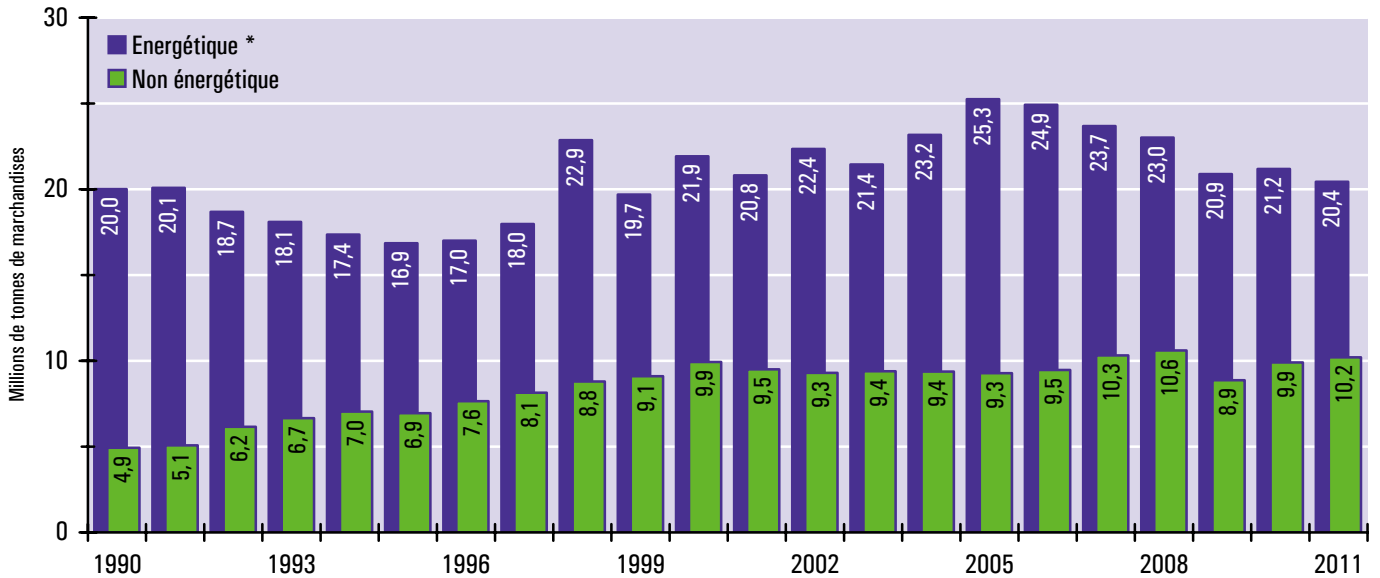


Source : M.E.D.D.E. - D.G.I.T.M. (Sous-direction des ports et du transport fluvial)

Une forte dépendance aux produits énergétiques

L'énergie, sous toutes ses formes, est de loin le principal marché du port. En 2011, ce trafic a représenté les deux tiers de l'activité du G.P.M.N.S.N., se répartissant de la façon suivante : pétrole brut ou raffiné pour 48 %, gaz naturel pour 13 % et charbon pour 6 %. C'est essentiellement un trafic d'importations : pétrole brut déchargé à Donges (raffinerie Total), charbon destiné à la centrale EDF de Cordemais et gaz naturel liquéfié (GNL) à Montoir (terminal méthanier Elengy). Le poids des produits énergétiques a diminué ces dernières années, passant de 73 % du trafic en 2005 à 67 % en 2011.

Ventilation du trafic extérieur du Port Atlantique Nantes Saint-Nazaire

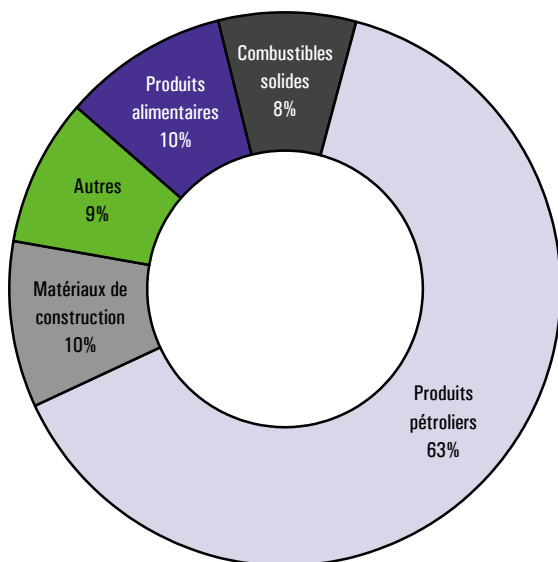


* Produits pétroliers (pétrole et gaz naturel) + combustibles solides (houille, lignite, tourbe et coke)

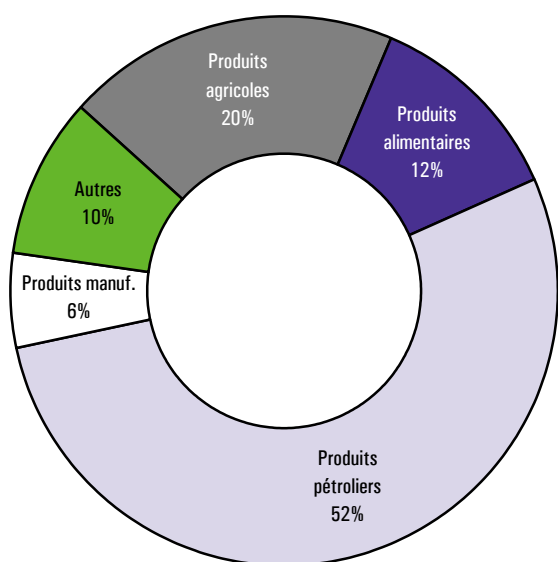
Source : Port Atlantique Nantes Saint-Nazaire

En France, le G.P.M.N.S.N. est aujourd'hui le troisième port énergétique, devancé par les sites de Marseille et du Havre. Cette spécialisation sur les hydrocarbures a pour conséquence notable une forte sensibilité de l'activité portuaire à la conjoncture économique et à l'environnement géopolitique. A plus long terme, cette dépendance pose aussi une question de stratégie et de positionnement du port. En effet, avec la raréfaction attendue des énergies fossiles et l'avancement des recherches menées en matière de carburants propres ou de moteurs électriques, il est probable que le trafic énergétique du G.P.M.N.S.N., dans sa structure actuelle (pétrole et gaz), soit amené à diminuer de façon sensible dans les décennies à venir.

Flux entrants 2011 : 21,9 M de tonnes



Flux sortants 2011 : 8,8 M de tonnes



La Basse-Loire : un environnement industriel et énergétique unique en France

L'activité du Grand Port Maritime est étroitement liée aux besoins en matières premières des équipements industriels et énergétiques de la Basse-Loire. La section aval de l'estuaire abrite en effet, sur la rive nord de la Loire, un complexe industrialo-portuaire, aménagé pour l'essentiel entre 1960 et 1970. Elle comprend une partie importante des infrastructures économiques de la Loire-Atlantique et constitue la plus grande concentration industrielle de l'ouest de la France : constructions navale et aéronautique, industrie métallurgique, fabrication d'engrais et d'alimentation du bétail.

La Basse-Loire est également un pôle énergétique d'envergure nationale tant comme place d'approvisionnement (10 % des importations énergétiques de la France : pétrole brut, gaz naturel liquéfié, charbon) que comme lieu de production. Ce pôle est constitué des cinq équipements suivants.

- **La raffinerie de Donges**

Seul centre de raffinage de la façade atlantique, elle est par sa capacité la 2^{ème} de France après celle située à Gonfreville-l'Orcher, en Seine-Maritime. Elle appartient au groupe Total. Avec une capacité de traitement d'environ 11,5 millions de tonnes par an, elle assure plus de 10 % du total national de raffinage de pétrole brut. Sa zone d'influence couvre une large moitié ouest de la France, de Brest à Bordeaux. Elle alimente également des dépôts pétroliers jusqu'aux États-Unis. Son impact sur l'activité du G.P.M.N.S.N. est considérable : le trafic de la raffinerie ayant emprunté la voie maritime en 2011 (10,0 millions de tonnes de pétrole brut ou raffinés en entrées ; 4,7 millions de tonnes de produits raffinés en sorties) a représenté 48 % des flux totaux du port.

- **Le terminal méthanier de Montoir-de-Bretagne**

Le terminal Elengy (filiale du groupe franco-belge GDF Suez), dont les capacités de stockage et d'émission en font la plus importante réalisation européenne de ce type, est le seul de grande ampleur de la façade atlantique européenne. Il a pour mission de livrer au réseau de transport domestique, sous forme gazeuse, le gaz naturel liquéfié (GNL) qu'il reçoit principalement du Nigeria, du Qatar et d'Egypte. Mis en service en 1980, il fournit 15 % de la consommation nationale de gaz naturel, couvrant l'intégralité des besoins de la Bretagne et des Pays de la Loire. Il présente une capacité annuelle de 10 milliards de m³ d'émission de gaz. Cet outil place le G.P.M.N.S.N. dans un cercle très fermé qui compte aussi en Europe Marseille et Zeebrugge. C'est aussi ce qui le démarque d'autres ports énergétiques français comme Dunkerque ou Rouen. Le terminal est le deuxième générateur d'activité du port de Nantes Saint-Nazaire, auquel il a fourni en 2011 13 % de son tonnage.

- **La centrale électrique à cycle combiné gaz de Montoir-de-Bretagne**

Producteur d'électricité, GDF Suez a mis en service en décembre 2010 une centrale à cycle combiné, à proximité du terminal méthanier de Montoir. Première unité de ce type dans l'Ouest de la France, elle couple l'utilisation d'une turbine à gaz et d'une turbine à vapeur classique. L'eau prélevée dans la Loire pour le refroidissement des circuits est utilisée par le terminal méthanier pour regazéifier le GNL. La centrale est exploitée par la SPEM (Société de production électrique de Montoir), filiale de GDF Suez. Elle est en capacité de produire chaque année 2,2 milliards de kWh, soit la consommation électrique annuelle de 450 000 foyers.

- **La centrale électrique de Cordemais**

La centrale EDF est alimentée au charbon et au fuel lourd. Mise en service en 1970, elle produit de 3 à 7 milliards de kWh par an, soit environ 1 % de la production nationale. D'une puissance équivalente à une centrale nucléaire, elle est sollicitée en fonction des besoins nécessaires à l'équilibre production / consommation sur le plan national (notamment en cas d'absorption des pointes de consommation dues aux aléas climatiques ou pour compenser la diminution de production des centrales en phase d'entretien). De ce fait, Cordemais tourne à environ un tiers de sa capacité. Elle utilise entre 800 000 et 2 500 000 tonnes de charbon par an (1 600 000 tonnes en 2011).

- **Le site de production de biocarburants de Montoir-de-Bretagne**

Cargill et Diester Industrie ont créé en 2008 un complexe de production de carburants à base d'huile végétale, le plus important de ce type en France. Il est constitué de l'usine de trituration d'oléagineux de Cargill et de l'unité d'estérification de Diester Industrie. Le biodiesel, issu d'huiles de colza et de tournesol fournies par Cargill, est transporté par pipe-line vers la raffinerie de Donges où il est incorporé jusqu'à hauteur de 7 % dans le gazole avant sa commercialisation dans le réseau de stations services.

L'estuaire de la Loire apparaît donc comme l'un des rares lieux en France où sont massivement et simultanément disponibles pratiquement toutes les formes d'énergies. Ce pôle représente une force économique incontournable pour l'ensemble de la région et sans laquelle le Grand Port Maritime n'aurait pu se développer. Ce lien, de causalité ou de dépendance, peut également être inversé : le G.P.M.N.S.N., en tant que site de réception et de transbordement, est indispensable à l'activité de la Basse-Loire.

Le n° 1 français des granulats et de l'alimentation animale

Si l'énergie constitue les deux tiers du trafic du port, le G.P.M.N.S.N. s'appuie également sur le poids de l'agriculture et de l'agroalimentaire du Grand Ouest français. Hors hydrocarbures et charbon, les produits agricoles et alimentaires représentent environ la moitié des trafics du port.

Répartition par produit du trafic extérieur du Port Atlantique Nantes Saint-Nazaire

	1990	1995	2000	2005	2009	2010	2011
Produits agricoles	918	895	1 780	1 400	1 636	1 844	1 910
Produits alimentaires	2 302	2 702	3 174	3 121	2 936	3 198	3 143
Combustibles solides	2 706	902	2 395	2 101	2 321	1 832	1 775
Produits pétroliers	17 302	15 952	19 528	23 153	18 561	19 355	18 668
Minerais	54	79	-	74	353	443	426
Produits métallurgiques	178	196	315	310	204	361	314
Matériaux de construction	81	1 323	2 536	2 653	2 145	2 128	2 203
Engrais	506	654	587	443	147	292	293
Produits chimiques	409	443	537	528	661	689	696
Produits manufacturés	488	653	1 007	756	789	949	1 223
Total trafic extérieur	24 943	23 800	31 860	34 539	29 752	31 092	30 652

Unité : millier de tonnes

Source : Port Atlantique Nantes Saint-Nazaire

La fourniture de consommations intermédiaires pour l'agriculture et l'industrie agroalimentaire constitue ainsi le 2^{ème} trafic du port. Il comprend, par ordre décroissant de tonnage, l'alimentation animale (1^{er} rang français), les céréales (4^{ème} rang) et les engrais (8^{ème} rang). Les marchandises agroalimentaires et la production agricole française sont très liées. En effet, les produits céréaliers et oléagineux sont en partie destinés à l'exportation mais nécessitent aussi l'importation de fertilisants. L'élevage national, dont la Bretagne et les Pays de la Loire constituent les deux premiers cheptels, demande l'importation de compléments nutritifs.

En France, les aliments pour animaux (céréales, manioc, tourteaux de soja, matières grasses issues de produits agricoles) sont à 30 % importés par l'intermédiaire du port de Nantes Saint-Nazaire. Cependant, la tendance de ces trafics est à la baisse car l'Union Européenne subventionne la culture nationale de produits de substitution (tournesol et colza). Le G.P.M.N.S.N. importe également des matières naturelles et chimiques pour la fabrication d'engrais en Basse-Loire. Là aussi, la production décroît suite à la généralisation des procédés de fertilisation raisonnée.

Le reste de l'activité s'articule autour de produits très divers avec, pour quelques-uns, une dimension nationale forte :

- **Les matériaux de construction**

Les sables, graviers et autres granulats transitent pour environ 1,5 millions de tonnes par le G.P.M.N.S.N. (1^{er} rang français) sur les 7 millions du total national. Le sable de mer est prélevé au large de l'embouchure de la Loire, dans les zones d'extraction du Pilier et des Charpentiers.

- **La ferraille**

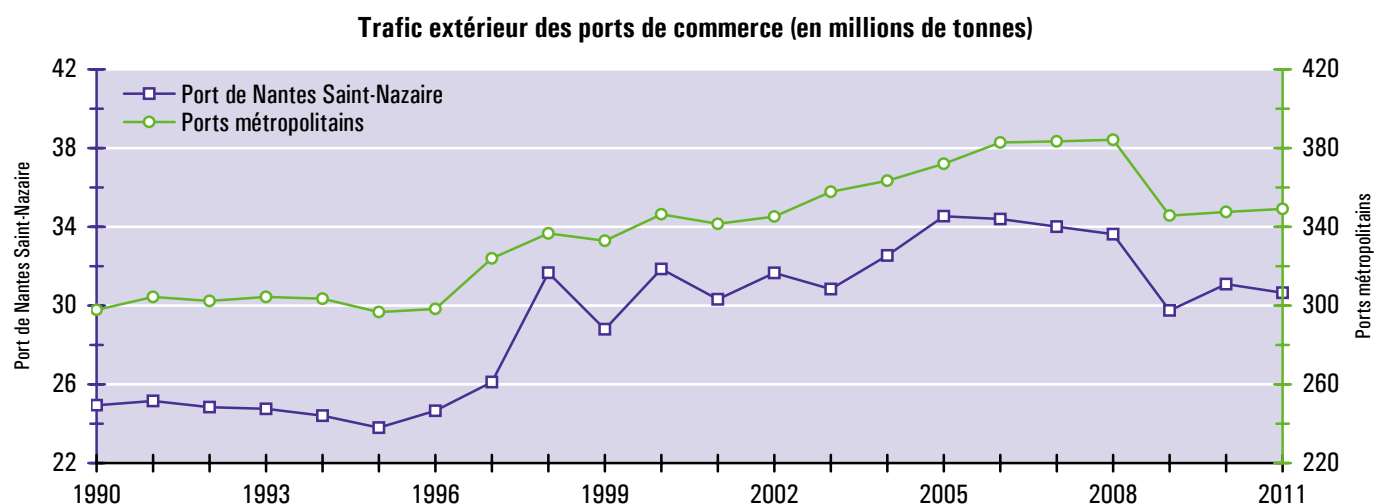
Le G.P.M.N.S.N. est, sur ce segment, le 2^{ème} port hexagonal (389 000 tonnes en 2011, en régression de 4 % par rapport à 2010) derrière le port de Bayonne. Ce trafic est constitué principalement de déchets ménagers métalliques qui, une fois broyés sur le site de Cheviré, sont expédiés vers des aciéries situées notamment au Maroc et dans la péninsule ibérique.

- **Les produits forestiers**

Le G.P.M.N.S.N. importe des grumes de bois tropicaux, des résineux sciés et des articles manufacturés (contreplaqués). Il a longtemps détenu la 2^{ème} position en France en forte concurrence avec le port de La Rochelle (1^{er}). Mais ce trafic a fortement diminué ces dernières années en raison de la transformation croissante des grumes dans les pays de production. Le port n'occupe plus désormais que le 7^{ème} rang national (78 000 tonnes importées en 2011, - 10 % par rapport à l'année précédente).

Un trafic en forte progression entre 1995 et 2005 ...

Le port de Nantes Saint-Nazaire a su faire preuve jusqu'au milieu des années 2000 d'un bon dynamisme en terme de volume d'activité, passant d'un trafic d'environ 24 millions de tonnes en 1995 à 34,5 millions de tonnes en 2005. Depuis cette date, le port a connu une baisse continue de son trafic (exception faite du rebond de 2010), particulièrement marquée en 2009 sous l'effet de la crise économique. Le niveau d'activité enregistré l'an passé (30,7 millions de tonnes) est ainsi l'un des plus faibles des dix derniers exercices.



Source : M.E.D.D.E. - D.G.I.T.M. (Sous-direction des ports et du transport fluvial)

Si la hausse du trafic du G.P.M.N.S.N. entre 1990 et 2011 (+ 23 %) est supérieure à celle de l'ensemble des ports métropolitains (+ 17 %), l'écart s'est néanmoins creusé avec certains de ses concurrents nationaux qui durant la même période ont enregistré de meilleures progressions : Le Havre (+ 25 %), Dunkerque (+ 30 %) et Calais (+ 140 %¹). La croissance de l'activité du G.P.M.N.S.N. est plus faible que celle du trafic maritime mondial, qui a profité aux ports les plus importants, situés en Chine, au Benelux et aux États-unis.

Classement du trafic des 10 premiers ports de commerce métropolitains

	1990	1995	2000	2005	2009	2010	2011
<i>Marseille</i>	90 322	86 599	94 097	96 550	83 194	85 997	88 073
<i>Le Havre</i>	54 019	53 783	67 492	75 023	73 768	70 217	67 538
<i>Dunkerque</i>	36 559	39 385	45 286	53 437	45 023	42 724	47 523
<i>Calais</i>	16 030	22 521	31 875	38 302	40 785	37 799	38 460
Nantes Saint-Nazaire	24 943	23 800	31 859	34 539	29 752	31 092	30 652
<i>Rouen</i>	22 345	19 829	22 805	22 009	23 303	26 688	25 397
<i>La Rochelle</i>	5 664	6 137	7 631	6 896	7 512	8 432	8 444
<i>Bordeaux</i>	9 647	8 908	9 286	8 691	8 746	8 723	8 381
<i>Bayonne</i>	3 297	2 726	4 071	3 896	4 320	4 212	3 725
<i>Sète</i>	4 435	4 069	3 910	3 857	2 933	3 396	3 605
Ensemble des ports métropolitains	297 834	296 683	346 398	372 073	345 700	347 600	349 100

Les G.P.M. (Grands Ports Maritimes) sont en caractères italiques. Ils se sont substitués aux Ports Autonomes en 2008.

Unité : millier de tonnes (trafic extérieur)

Source : M.E.D.D.E. - D.G.I.T.M. (Sous-direction des ports et du transport fluvial)

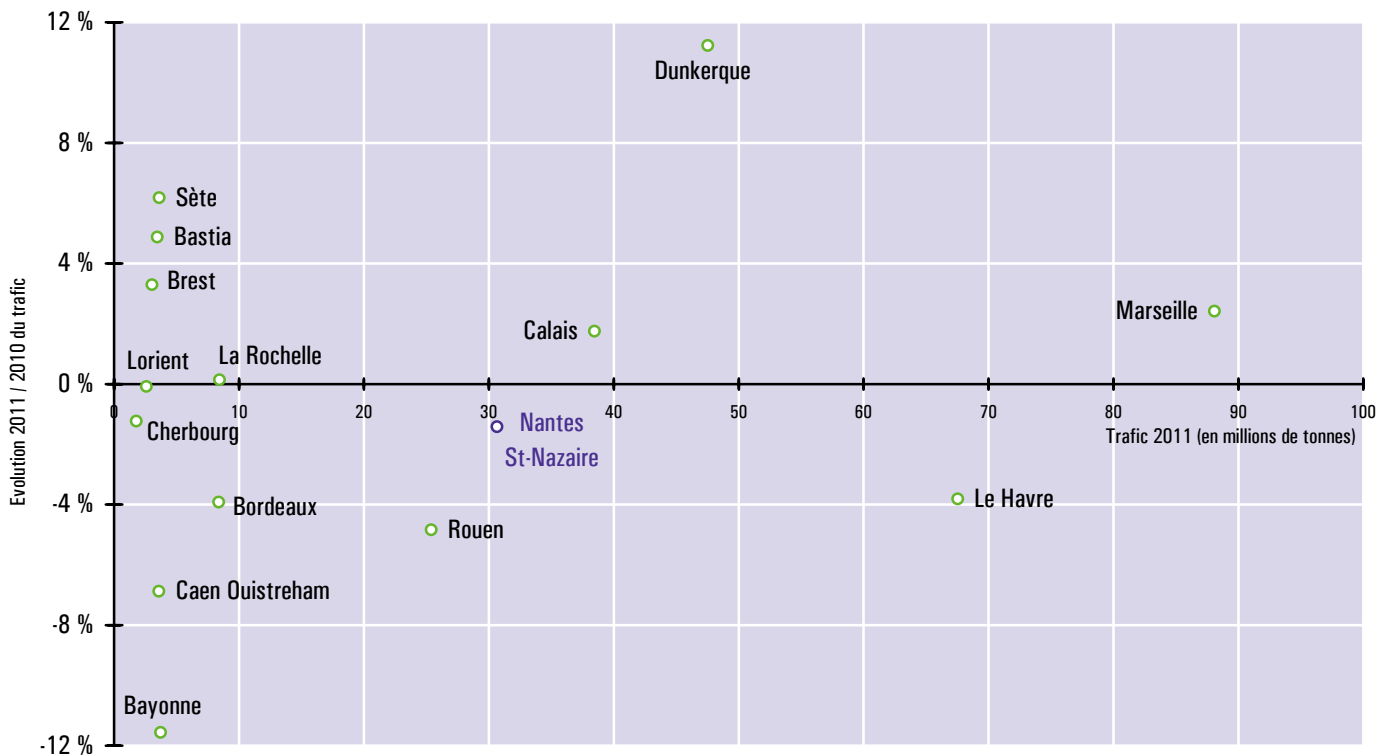
Sur les deux dernières décennies, la progression du trafic du port de Nantes Saint-Nazaire est principalement liée à l'augmentation des vracs liquides (pétrole brut et gaz naturel liquéfié), au dynamisme des vracs agro-industriels (céréales et aliments du bétail), à la croissance des prélèvements de sable au large de l'estuaire et dans une moindre mesure au développement de la conteneurisation.

¹ L'essor du trafic transmanche, sur lequel est positionné le port de Calais, est lié à l'élargissement de l'Union Européenne qui a dopé les échanges entre le Royaume-Uni et le Continent, notamment grâce à l'allègement des formalités douanières.

... mais qui a reculé de 1,4 % en 2011

Les terminaux portuaires hexagonaux ont enregistré en 2011 un trafic global de 349 100 tonnes, stable par rapport à 2010 (+ 0,4 %). Les seuls grands ports maritimes ont traité 276 000 tonnes (+ 0,8 %). Ces faibles progressions sont le résultat conjugué de plusieurs phénomènes. Si les échanges internationaux ont été dynamiques en début d'année, les signes de ralentissement économique se sont multipliés au second semestre. En outre, quatre raffineries, propriétés de groupes étrangers mais approvisionnés par des ports français, ont été fermés ou temporairement arrêtés en 2011 : Petit-Couronne (Seine-Maritime), Reichstett (Bas-Rhin), Berre-l'Étang (Bouches-du-Rhône) et Cressier (Suisse).

Evolution 2011 / 2010 du trafic des principaux ports de commerce métropolitains



Source : M.E.D.D.E. - D.G.I.T.M. (Sous-direction des ports et du transport fluvial)

Avec un trafic de 30,7 millions de tonnes l'an passé, le port de Nantes Saint-Nazaire a connu, pour la cinquième fois en six exercices, un repli de son activité. Le recul des flux a concerné en premier lieu les entrées de marchandises, en baisse de 3,8 %. En revanche, les sorties ont progressé pour la seconde année consécutive (+ 5,0 % après + 12,8 % en 2010).

La baisse d'activité de 2011 est due pour une large part à la chute de 21 % des entrées de gaz naturel liquéfié, importé majoritairement du Nigeria. Ce recul, le plus important depuis 1988 au terminal méthanier de Montoir-de-Bretagne, s'explique par la concurrence des gazoducs transsibériens. Il a été aggravé par la montée en charge du terminal méthanier de Fos-Cavaou : le site bucco-rhodanien, mis en service en 2010, réceptionne désormais le gaz d'Algérie en lieu et place du terminal de Montoir.

Le niveau d'activité du port a également été impacté par la baisse de 7,1 % des importations de charbon. La centrale thermique de Cordemais, voisine du terminal charbonnier, n'a pas fonctionné à plein régime en raison de la douceur des températures hivernales. EDF, propriétaire et exploitant de la centrale, a de plus réduit ses stocks de combustibles solides.

Parmi les produits agricoles et alimentaires, ceux destinés à la nutrition du bétail ont accusé un retrait de 14 %, avec un trafic de 1,8 million de tonnes. L'engouement pour les biocarburants et le développement de l'unité de trituration de graines de colza de Cargill, à Montoir, ont provoqué une augmentation de la récolte française au détriment des produits importés.

Trafic extérieur du Port Atlantique Nantes Saint-Nazaire en 2010 et 2011

	Flux entrants			Flux sortants			Total trafic extérieur		
	2010	2011	Evolution	2010	2011	Evolution	2010	2011	Evolution
Produits agricoles	194	169	- 13 %	1 650	1 741	+ 6 %	1 844	1 910	+ 4 %
Produits alimentaires	2 321	2 109	- 9 %	877	1 034	+ 18 %	3 198	3 143	- 2 %
Combustibles solides	1 832	1 775	- 3 %	0	0	+ 142 %	1 832	1 775	- 3 %
Produits pétroliers	14 774	13 969	- 5 %	4 581	4 699	+ 3 %	19 355	18 668	- 4 %
Minerais	18	14	- 21 %	425	412	- 3 %	443	426	- 4 %
Produits métallurgiques	301	277	- 8 %	60	37	- 38 %	361	314	- 13 %
Matériaux de construction	2 013	2 102	+ 4 %	115	101	- 12 %	2 128	2 203	+ 4 %
Engrais	269	245	- 9 %	23	48	+ 105 %	292	293	+ 0 %
Produits chimiques	443	457	+ 3 %	247	239	- 3 %	689	696	+ 1 %
Produits manufacturés	553	738	+ 33 %	396	485	+ 22 %	949	1 223	+ 29 %
Ensemble	22 718	21 855	- 4 %	8 374	8 796	+ 5 %	31 092	30 652	- 1 %

Unité : millier de tonnes

Source : Port Atlantique Nantes Saint-Nazaire

La plupart des autres catégories de trafic s'est inscrite à la hausse en 2011, permettant de compenser en partie le fléchissement des trafics de gaz naturel et de charbon :

- Pour faire face à la montée d'activité de la raffinerie de Donges, le volume de pétrole brut, importé de Turquie, d'Égypte, d'Angola, du Congo ou encore de Russie, a progressé de 5,1 %, générant un flux de 8,4 millions de tonnes (+ 400 000 tonnes par rapport à 2010) soit 27 % du trafic total du port.
- Les entrées de matériaux de construction, essentiellement du sable marin provenant de gisements situés au large de l'estuaire, se sont accrues de 4 % en raison de la reprise d'activité dans le secteur du BTP.
- Les produits manufacturés ont bondi de 29 %, à 1,2 million de tonnes. Au sein de cet ensemble, le trafic roulier a doublé (+ 108 %) avec la montée en puissance de l'autoroute de la mer franco-espagnole Montoir / Gijón¹, inaugurée en septembre 2010, qui a transporté en 2011 plus de 18 000 poids lourds, un chiffre supérieur aux prévisions de la compagnie française LD Lines.
- Confirmant la progression marquée de 2010 (+ 11,6 %), les flux conteneurisés (également ventilés dans les produits manufacturés) ont affiché une croissance de 7,2 %, grâce notamment à l'ouverture en 2011 par l'armateur italo-suisse MSC de services reliant Montoir-de-Bretagne aux sites portuaires leaders en Europe (Anvers et Rotterdam).
- Bénéficiant des mauvaises campagnes céréalières australienne et russe, les exportations de céréales, principalement à destination du bassin méditerranéen, se sont élevées à 1,6 million de tonnes, plus haut niveau historique pour le G.P.M.N.S.N. (+ 2,0 % par rapport à 2010).

Un déséquilibre entrées / sorties

Le G.P.M.N.S.N. est majoritairement un port d'importation : les flux entrants sont 2,5 fois supérieurs aux flux sortants. En 2011, près de 22 millions de tonnes de marchandises ont été déchargés dans le port tandis que 8,8 millions en sont sortis.

Répartition géographique du trafic extérieur du Port Atlantique Nantes Saint-Nazaire

	1990	1995	2000	2005	2009	2010	2011
Flux entrants	20 093	19 435	25 077	26 663	22 327	22 718	21 856
Cabotage national	738	1 367	2 902	2 786	2 311	2 231	2 481
Trafic international	19 355	18 068	22 175	23 876	20 016	20 487	19 375
Flux sortants	4 850	4 364	6 783	7 876	7 425	8 374	8 796
Cabotage national	1 680	1 345	2 671	2 426	2 824	2 769	3 362
Trafic international	3 170	3 020	4 112	5 450	4 601	5 605	5 434
Flux entrants et sortants	24 943	23 800	31 860	34 539	29 752	31 092	30 652
Cabotage national	2 418	2 712	5 573	5 212	5 135	5 000	5 843
Trafic international	22 525	21 088	26 287	29 326	24 617	26 092	24 809

Unité : millier de tonnes

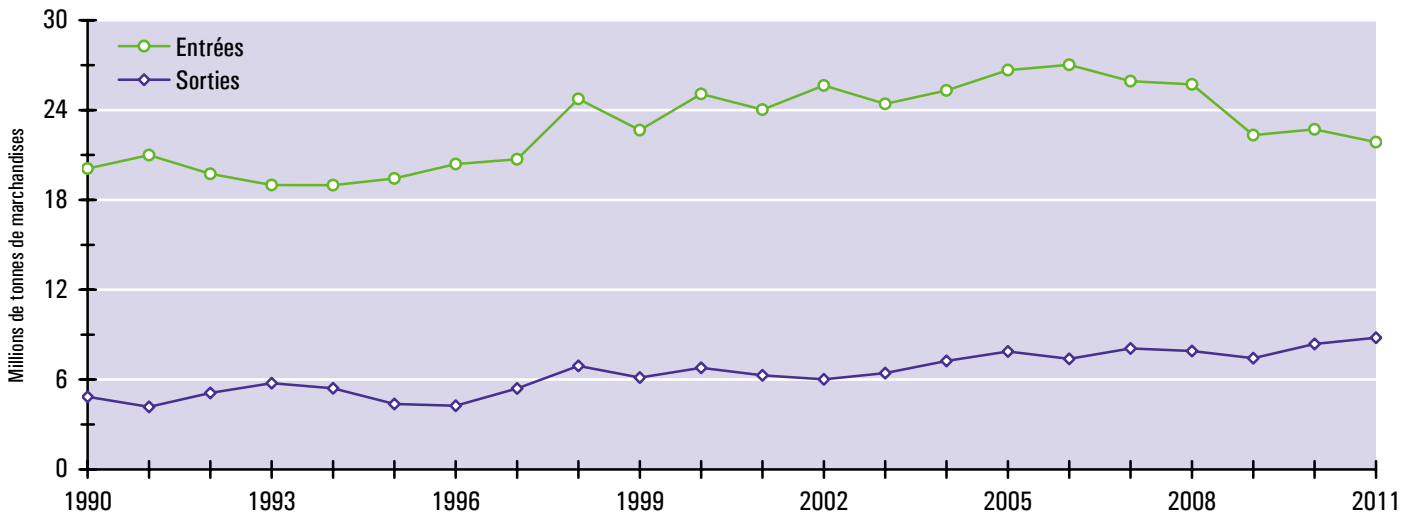
Source : Port Atlantique Nantes Saint-Nazaire

¹ La ligne, inscrite au réseau de transport transeuropéen (RTE-T), a bénéficié à sa création d'importantes aides publiques (4,5 millions d'€ de la Commission européenne et 15 millions d'€ pour chacun des États français et espagnol). Une seconde liaison reliant Montoir à Vigo est en projet.

Ce déséquilibre, lié à l'importance des importations d'hydrocarbures, s'est atténué au cours de la dernière décennie. Il est préjudiciable à deux niveaux :

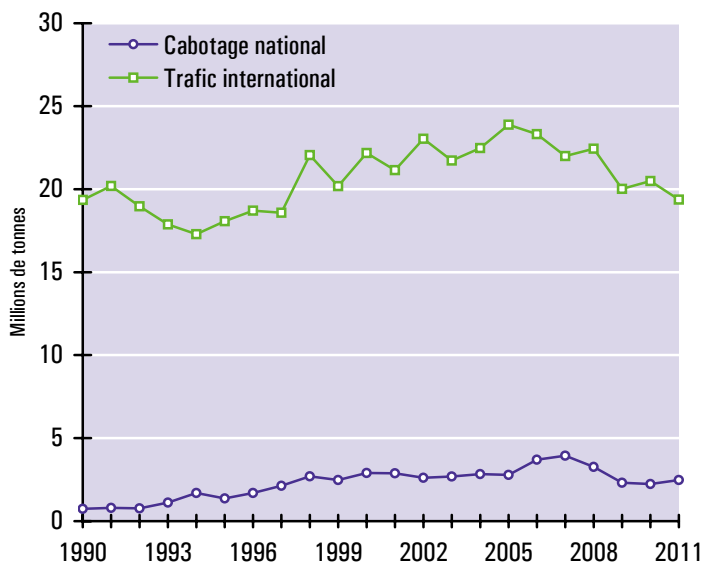
- Dans le domaine des marchandises diverses et notamment conteneurisées, un port est d'autant plus compétitif qu'il parvient à équilibrer ses flux à l'import et à l'export. Les armements ont en effet intérêt à desservir des ports ne subissant pas de trop gros déséquilibres pour que les escales soient plus rentables.
- La logistique des pré et post-acheminements terrestres dépend de l'équilibre des flux. Par exemple, la rentabilité de la mise en place de services ferroviaires (type navettes de conteneurs) au départ des ports est d'autant plus difficile à atteindre que le remplissage de ces trains est plus faible dans un sens que dans l'autre.

Répartition du trafic extérieur du Port Atlantique Nantes Saint-Nazaire

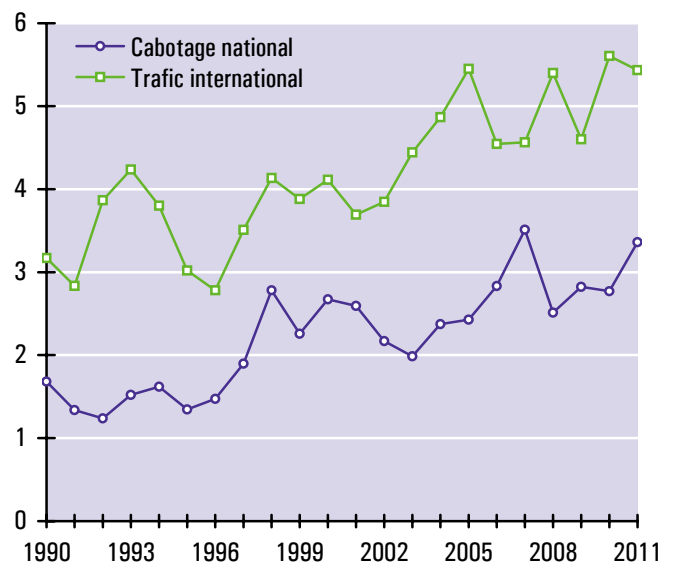


Source : Port Atlantique Nantes Saint-Nazaire

Répartition géographique des flux entrants



Répartition géographique des flux sortants



Source : Port Atlantique Nantes Saint-Nazaire

Le lent développement du trafic conteneurisé

Les conteneurs sont des caisses métalliques empilables. Facilitant les ruptures de charge dans les chaînes logistiques multimodales, ils sont considérés pour beaucoup comme la plus importante innovation du XX^{ème} siècle dans le domaine des transports de marchandises. Dans un contexte international d'augmentation globale du commerce maritime, la conteneurisation est aujourd'hui le moteur de la croissance des principaux ports mondiaux.

Le G.P.M.N.S.N. se caractérise par la faiblesse du trafic conteneurisé : il a développé plus tardivement que les autres ports français cette activité et en demeure un acteur mineur, avec 1 880 000 tonnes et 178 200 EVP¹ en 2011.

Trafic de marchandises conteneurisées des grands ports maritimes (G.P.M.)

En millier de tonnes	1990	1995	2000	2005	2010	2011
Dunkerque	781	847	1 327	1 836	1 905	2 387
Le Havre	8 343	9 066	13 781	21 076	23 049	21 629
Rouen	929	1 113	1 152	1 352	1 077	1 031
Nantes Saint-Nazaire	206	461	1 243	1 383	1 752	1 878
La Rochelle	0	3	110	56	63	65
Bordeaux	346	217	505	518	632	625
Marseille	5 372	5 251	7 165	8 825	9 300	9 307
Ensemble des G.P.M.	15 979	16 958	25 281	35 048	37 780	36 921

Tant en volume qu'en valeur relative, le trafic conteneurisé est ainsi plus faible au G.P.M.N.S.N. que dans les principaux autres ports métropolitains.

Néanmoins, depuis 2005, le port a rattrapé une partie de son retard sur ses concurrents français, le trafic de conteneurs augmentant de 36 % à Nantes / Saint-Nazaire (contre une croissance de 5 % dans l'ensemble des sept grands ports maritimes métropolitains) et concentrant ainsi plus du quart de l'augmentation du trafic national sur cette période.

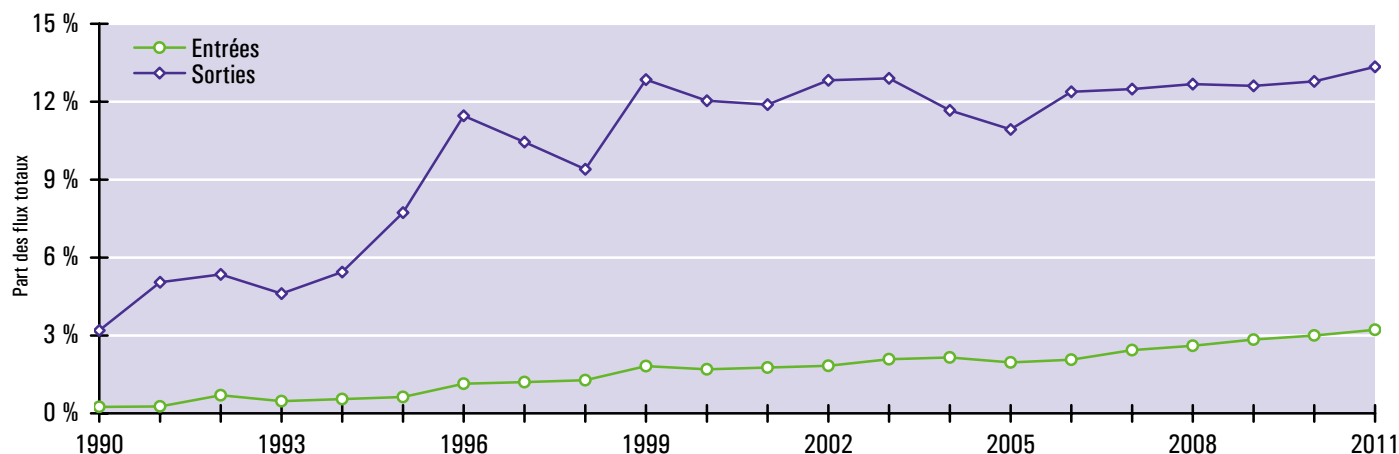
En 2011, 6 % du trafic du G.P.M.N.S.N. est conteneurisé, un point de plus qu'en 2008, deux points de plus qu'en 2005.

En % du trafic total	1990	1995	2000	2005	2010	2011
Dunkerque	2,1 %	2,2 %	2,9 %	3,4 %	4,5 %	5,0 %
Le Havre	15,4 %	16,9 %	20,4 %	28,1 %	32,8 %	32,0 %
Rouen	4,2 %	5,6 %	5,1 %	6,1 %	4,0 %	4,1 %
Nantes Saint-Nazaire	0,8 %	1,9 %	3,9 %	4,0 %	5,6 %	6,1 %
La Rochelle	0,0 %	0,0 %	1,4 %	0,8 %	0,7 %	0,8 %
Bordeaux	3,6 %	2,4 %	5,4 %	6,0 %	7,2 %	7,5 %
Marseille	5,9 %	6,1 %	7,6 %	9,1 %	10,8 %	10,6 %
Ensemble des G.P.M.	6,6 %	7,1 %	9,1 %	11,8 %	13,8 %	13,4 %

Source : M.E.D.D.E. - D.G.I.T.M. (Sous-direction des ports et du transport fluvial)

La politique de développement du trafic de conteneurs du port se heurte aux caractéristiques de l'activité industrielle et agricole de l'ouest de la France : compte tenu des produits de grands volumes (tronçons d'Airbus ou paquebots de STX) qui se prêtent mal à la conteneurisation et des biens agroalimentaires (principalement céréalières qui sont le plus souvent transportés en vrac), le potentiel de marchandises conteneurisables, émis à une distance raisonnable du G.P.M.N.S.N., est assez limité.

Part des marchandises conteneurisées du Port Atlantique Nantes Saint-Nazaire



Source : M.E.D.D.E. - D.G.I.T.M. (Sous-direction des ports et du transport fluvial)

¹ EVP ou équivalent vingt pieds : unité de référence pour mesurer le transport par conteneurs, lesquels font conventionnellement 20 pieds de longueur soit 6,06 mètres.

Le trafic conteneurisé du G.P.M.N.S.N. repose sur deux types d'activités :

- les lignes mères (services directs vers les Antilles, la côte occidentale africaine, les pays bordant l'Océan Indien, l'Australie et la Nouvelle Zélande) ;
- le *feeder*¹ grâce auquel, via les ports européens de la Manche et de la Mer du Nord, Nantes / Saint-Nazaire est connecté à plus de 400 ports dans le monde entier.

Les ports vendéens : essentiellement un trafic de cabotage

Outre le G.P.M.N.S.N., les Pays de la Loire comptent deux ports de commerce départementaux, situés en Vendée, ceux des Sables-d'Olonne et de Port-Joinville. Le trafic du port des Sables-d'Olonne (940 000 tonnes) représente 0,27 % de celui de l'ensemble des ports métropolitains. Il est essentiellement constitué de matériaux de construction (sable et ciment) en entrées et de céréales (blé et maïs) en sorties. Celui de Port-Joinville, situé sur la commune de l'Île-d'Yeu, est onze fois plus faible. Il est tourné vers l'approvisionnement des insulaires, majoritairement depuis le port des Sables-d'Olonne, en produits agroalimentaires, produits pétroliers et matériaux de construction.

Les Sables-d'Olonne

Les installations du port des Sables-d'Olonne appartiennent au Conseil Général de Vendée. La Chambre de Commerce et d'Industrie de Vendée, concessionnaire depuis 1980, en assure l'exploitation, l'entretien et le développement. Son trafic commercial, en progression continue depuis 1997 (à l'exception de 2009, sous l'effet du repli de l'économie), s'est rapproché en 2011 du cap du million de tonnes que le port n'a encore jamais atteint (+ 6,4 % par rapport à 2010).

Structure du trafic du port des Sables-d'Olonne en 2010 et 2011

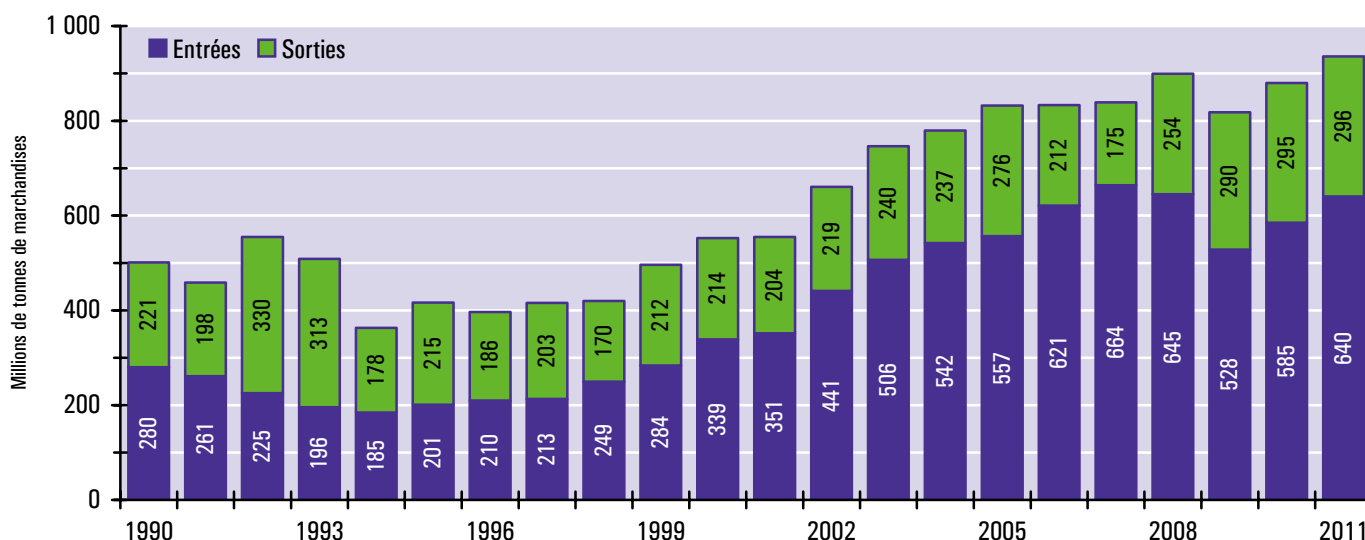
	2010	2011	Evolution
Entrées	585 124	640 380	+ 9,4 %
Sorties	294 507	295 504	+ 0,3 %
Ensemble	879 631	935 884	+ 6,4 %

Unité : tonne

Source : Chambre de Commerce et d'Industrie de Vendée

Les entrées de sable marin constituent le premier poste du port sablais (410 000 tonnes en 2011). Elles ont augmenté de 4,9 % par rapport à 2010 suite à la reprise du marché de la construction. En revanche, les exportations de céréales, qui n'avaient cessé de croître depuis 2007, ont reculé de 4,8 % en 2011 (249 000 tonnes), le dynamisme des ventes de blé ne parvenant pas à contrebalancer le repli du maïs et de l'orge.

Structure du trafic du port des Sables-d'Olonne



Source : Chambre de Commerce et d'Industrie de Vendée

¹ Le *feeder* désigne le cabotage maritime, effectué par services réguliers, permettant de collecter (ou d'acheminer) le fret conteneurisé de ports secondaires, tel que le G.P.M.N.S.N., pour le regrouper dans un port principal (appelé port d'éclatement) touché par les lignes transocéaniques.

Port-Joinville

A l'instar de son voisin sablais, le port de l'Île d'Yeu est détenu par le Conseil Général et exploité par la Chambre de Commerce et d'Industrie de Vendée. Son trafic a progressé d'un tiers en 2011. 85 100 tonnes de marchandises ont ainsi transité par les infrastructures portuaires de l'île, un niveau jusqu'alors inégalé. L'activité est constituée de trois postes¹ :

1. La ligne de fret entre l'Île-d'Yeu et les Sables-d'Olonne

Cette ligne de cabotage privée existe depuis une quarantaine d'années. Elle transporte des produits alimentaires et de consommation courante, des matériaux de construction ainsi que des conteneurs. Le service est assuré par le navire *Casam IV*, propriété de l'armement sablais Pajarola & Cie. Il a assuré près des ¾ du trafic de l'Île d'Yeu en 2011 (63 000 tonnes). 90 à 95 % des tonnages sont réalisés dans le sens Les Sables-d'Olonne / Port-Joinville.

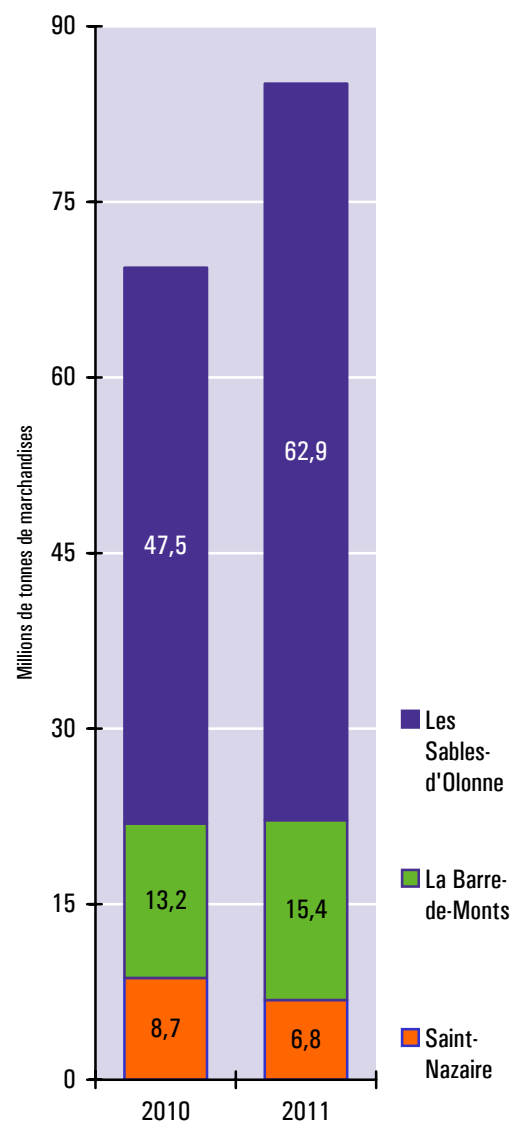
2. Le trafic de marchandises de la liaison de service public entre Port-Joinville (Île-d'Yeu) et Fromentine (La Barre-de-Monts)

Cette ligne, exploitée par la Compagnie Yeu Continent pour le compte du Conseil Général de Vendée, est destinée principalement aux déplacements de personnes (cf. pages 22 et 23). Elle transporte également des marchandises, à bord du caboteur mixte *Insula Oya II*. Cette activité complémentaire comprend, à raison d'un aller retour quotidien, l'acheminement de produits frais (produits de la pêche dans un sens, approvisionnement des supermarchés dans l'autre), le trafic roulier (véhicules des passagers) et l'évacuation des déchets des habitants de l'île vers le continent. Le trafic est de l'ordre de 15 000 tonnes par an.

3. L'approvisionnement en carburant des insulaires depuis le site portuaire de Saint-Nazaire

Le ravitaillement de l'île d'Yeu en hydrocarbures (super sans plomb, fuel domestique, gazole détaxé pour la pêche, gazole automobile) est assuré depuis 2007² par l'*Anatife*. Ce navire, parfois considéré comme le plus petit pétrolier du monde, appartient au Syndicat mixte de transport d'hydrocarbures vers les îles, composé des Conseils Généraux de Vendée et du Morbihan (il effectue aussi des liaisons vers Belle-Île). Il est exploité par l'armateur nantais Marine-Énergie, filiale de la Compagnie Ligérienne de Transports. Les hydrocarbures, chargés depuis la raffinerie Total de Donges, sont ensuite expédiés par camion jusqu'à l'*Anatife*, basé à Saint-Nazaire. Le trafic représente entre 5 000 et 10 000 tonnes de carburant par an.

Répartition géographique du trafic du port de Port-Joinville (Île-d'Yeu)



Source : C.C.I. de Vendée

¹ Un trafic résiduel est réalisé par la compagnie vannetaise Transport Maritime Côtier, filiale de la Compagnie Maritime Nantaise (groupe Compagnie Nationale de Navigation).

² Jusqu'en 2001, le caboteur *Îles du Ponant*, propriété du département du Morbihan, assurait l'approvisionnement en produits pétroliers de l'Île d'Yeu et de Belle-Île. Suite au naufrage du navire en janvier 2001 au large de La Turballe en Loire-Atlantique, le transport des hydrocarbures a été confié à titre provisoire au groupe Total. Ce dernier s'est désengagé du service fin 2006 et le navire *Transporter II*, affrété pour cette mission, a été mis hors service. En revanche, la fourniture des produits raffinés relève toujours du groupe pétrolier au départ de Donges.

1.2 – Transports fluviaux de marchandises : des flux limités à l'estuaire de la Loire

Réputé le moins onéreux et le moins polluant, le transport fluvial est bien adapté pour le transport des pondéreux en vrac et des produits à faible valeur ajoutée. Particulièrement utilisé dans l'est et le nord de la France (bassin de la Seine, bassin Rhénan et ses affluents, couloir rhodanien), il est peu actif en Pays de la Loire.

La région abrite pourtant la Loire, plus long fleuve français, et un conséquent réseau de rivières et de canaux. Le réseau navigable des Pays de la Loire, d'une longueur de 622 kilomètres, représente ainsi plus de 7 % de l'ensemble du réseau français, soit un poids sensiblement supérieur à celui de la superficie de la région (5,9 %). Mais ce potentiel navigable est peu utilisé, du fait principalement de sa non connexion au reste du réseau national. Seul l'aval de la Loire, de Saint-Nazaire à Saint-Julien-de-Concelles (63 kilomètres soit 10 % du réseau régional), est le lieu d'une activité régulière de transport de marchandises.

La navigation commerciale ayant en effet disparu depuis plusieurs décennies sur les rivières et canaux de la région, le transport par voie d'eau ne concerne plus que la Loire et son estuaire. Il convient de distinguer deux périmètres distincts, correspondant à deux types de trafic.

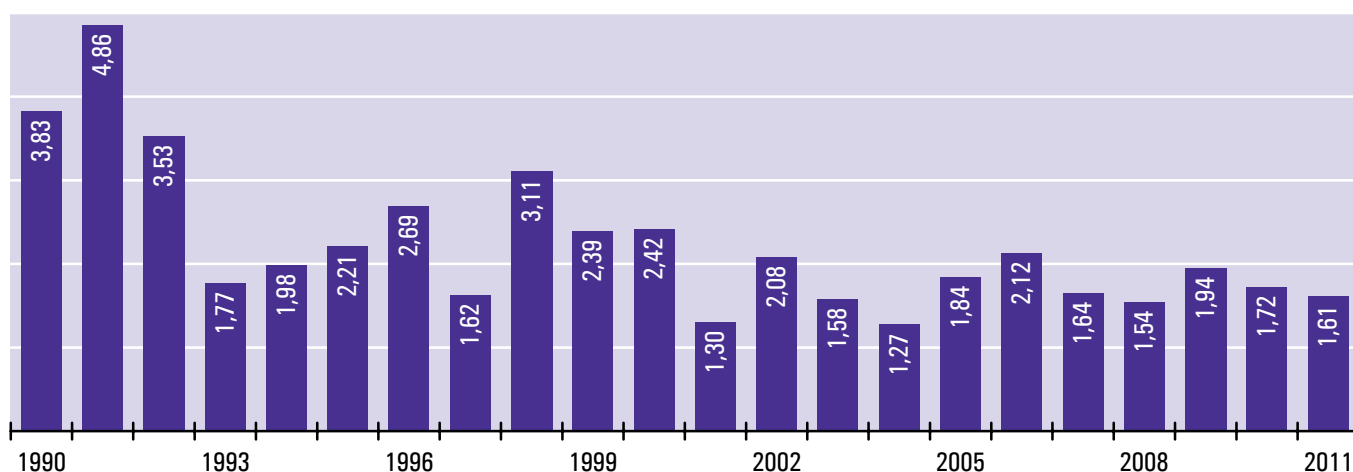
Un trafic fluvio-maritime en aval de Nantes

La section de la Loire située entre Nantes et Saint-Nazaire est ouverte au trafic maritime et fluvio-maritime. Sa gestion est confiée au Grand Port Maritime de Nantes Saint-Nazaire.

Le trafic intérieur du G.P.M.N.S.N. (1 606 000 tonnes l'an passé, – 6,6 % par rapport à 2010) est constitué du trafic fluvial entre les différents sites portuaires de l'estuaire de la Loire. Plus de 99 % de ce trafic consiste à transporter par barges vers la centrale électrique de Cordemais, localisée à mi-chemin entre Nantes et Saint-Nazaire :

- du charbon depuis le terminal minéralier de Montoir,
- du fioul depuis la raffinerie de Donges.

**Trafic intérieur du Grand Port Maritime de Nantes Saint-Nazaire
(en millions de tonnes de marchandises)**



Source : Port Atlantique Nantes Saint-Nazaire

Les fortes variations annuelles de ce trafic intérieur témoignent du caractère volatil des besoins en produits énergétiques de la centrale de Cordemais, conséquence de l'instabilité de son niveau d'activité (cf. encadré de la page 12).

Depuis 2003, le port assure également le convoyage par voie fluviale de transports exceptionnels pour le compte de l'industrie aéronautique. Ce trafic réside dans le transport de pièces d'Airbus depuis l'usine de Bouguenais (site de production des caissons de traversées de voilure) vers celle de Montoir-de-Bretagne (site d'assemblage du tronçon central des gros porteurs A320, A330, A340, A350 et A380). L'acheminement des tronçons d'avions est réalisé sur la Loire entre les postes rouliers de Cheviré et de Montoir.

Trafic intérieur du Grand Port Maritime de Nantes Saint-Nazaire en 2010 et 2011

	2010	2011	Evolution
Charbon (Montoir / Cordemais)	1 676 166	1 599 469	- 5 %
Pétrole raffiné (Donges / Cordemais)	42 087	4 176	- 90 %
Tronçons d'avions (Nantes / Montoir)	2 273	2 596	+ 14 %
Ensemble	1 720 526	1 606 241	- 7 %

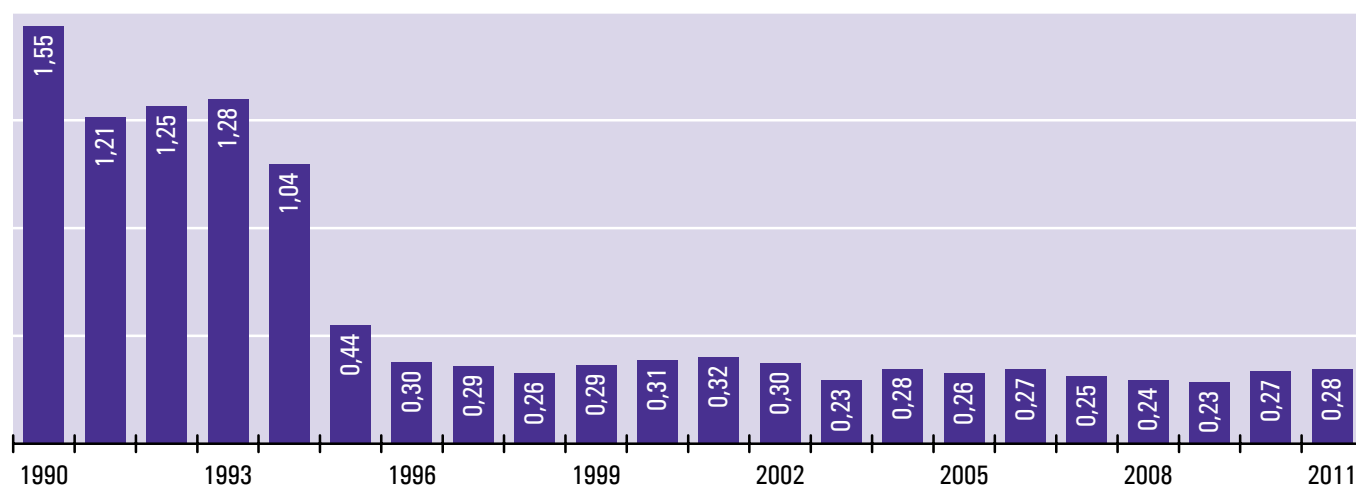
Unité : tonne

Source : Port Atlantique Nantes Saint-Nazaire

Un trafic purement fluvial en amont de Nantes

Entre Nantes et Bouchemaine (commune située au sud d'Angers où la Maine se jette dans la Loire), le fleuve est accessible aux bateaux de petit gabarit (inférieur à 650 tonnes). Sur cette section, la Loire est confiée en gestion à Voies Navigables de France (V.N.F.), établissement public en charge de l'exploitation du domaine fluvial national.

Transports fluviaux de marchandises en Pays de la Loire - Périmètre V.N.F. (en millions de tonnes)



Sources : D.D.T.M. 44, SOeS - SITRAM (fichier V.N.F.)

Sur le périmètre de V.N.F., le trafic fluvial de marchandises est en fort déclin : il est ainsi passé de 1,5 million de tonnes en 1990 à 280 000 tonnes en 2011. Le transport d'hydrocarbures ayant cessé en 1991 entre la raffinerie de Donges et le dépôt pétrolier d'Angers¹, l'activité fluviale est réduite, aujourd'hui, à la circulation d'un seul produit : le sable. Mais, depuis 1994 et l'interdiction de l'extraction de granulats (gravier et sable) dans le lit de la Loire, ce trafic a également diminué.

Il ne subsiste plus aujourd'hui qu'une activité mineure de transport de sable (environ 250 000 tonnes par an), prélevé au large de l'estuaire (gisement du Pilier), qui emprunte sur sept kilomètres le domaine fluvial de la Loire géré par Voies Navigables de France. La mise à terre de ce sable, transporté à bord du *Saint-Germain* (navire exploité par la Société de Transports Fluviaux Maritimes de l'Ouest), s'effectue en rive sud sur la commune de Saint-Julien-de-Concelles, en amont de Nantes. L'an passé, les volumes transportés ont progressé de 1,9 % passant de 270 000 tonnes à 275 050 tonnes.

Aucune activité commerciale n'est aujourd'hui recensée sur la Loire entre Saint-Julien-de-Concelles et Bouchemaine.

¹ Ce trafic est réalisé à l'heure actuelle par convois ferroviaires.

2 – Transports maritimes et fluviaux de voyageurs

2.1 – Transports maritimes de voyageurs : en Pays de la Loire, Fromentine est le premier port continental d'embarquement des passagers

Les flux maritimes de voyageurs peuvent en Pays de la Loire être scindés en cinq catégories.

1. Touristes à bord des paquebots de croisières accostant à Nantes et Montoir-de-Bretagne
2. Passagers empruntant les services de l'autoroute de la mer Montoir / Gijón
3. Voyageurs des lignes reliant la côte vendéenne et l'Île d'Yeu
4. Passagers des liaisons saisonnières depuis le littoral de la Loire-Atlantique
5. Usagers du service de passage d'eau de la ville des Sables-d'Olonne

Les escales de paquebots de croisières, une activité marginale que le Grand Port Maritime cherche à développer

Entre cinq et dix paquebots de croisières font escale chaque année dans l'estuaire de la Loire¹. Les navires accostent pour la journée sur des infrastructures du Grand Port Maritime de Nantes Saint-Nazaire. L'accueil des paquebots se fait :

- soit au TMDC (terminal à marchandises diverses et conteneurs) de Montoir-de-Bretagne, site privilégié pour les paquebots d'une longueur supérieure à 185 mètres,
- soit sur le quai Wilson à Nantes, en mesure d'accueillir les navires de moins de 185 mètres (jusqu'à 200 mètres sous certaines conditions) et de moins de 8 mètres de tirant d'eau,
- soit au poste 2 du terminal de Cheviré qui, situé à l'extrémité ouest de la commune de Nantes, à proximité du pont éponyme survolant la Loire, peut recevoir des navires allant jusqu'à 198 mètres.

Escale des paquebots de croisières dans l'estuaire de la Loire



Cette activité du Grand Port Maritime est très marginale. Les 2 200 passagers accueillis l'an passé dans l'estuaire de la Loire représentent moins de 0,1 % de la fréquentation totale de croisiéristes en France métropolitaine. En 2011, le nombre de passagers comptabilisés dans les ports français s'est élevé à 26,9 millions (dessertes de la Corse et des îles britanniques incluses). Sur le seul secteur de la croisière, la fréquentation a été de 2,80 millions de voyageurs (somme des passagers en escale et commençant ou terminant une traversée), en augmentation de 5,5 % par rapport à 2010. Si la Méditerranée représente les deux tiers des passagers, les ports de la façade atlantique sont en phase d'émergence. En 2011, ceux situés à proximité des Pays de la Loire ont nettement plus accueillis de passagers en croisière que le port de Nantes Saint-Nazaire (La Rochelle : 36 500 voyageurs ; Saint-Malo : 33 300 ; Brest : 27 000 ; Bordeaux : 12 500).

¹ A ces escales, il convient d'ajouter les départs de croisière depuis le bassin nazairien de Penhoët. En effet, certains paquebots construits au chantier naval STX effectuent leur traversée pré-inaugurale au départ de Saint-Nazaire. Ce fut le cas du MSC Magnifica en 2010 et du MSC Divina en mai 2012.

Dans l'estuaire de la Loire, les escales de paquebots de croisières durent en moyenne une douzaine d'heures. Dans leur grande majorité, les passagers viennent d'Europe du nord, essentiellement de Grande-Bretagne et d'Allemagne.

La métropole Nantes Saint-Nazaire n'est pas une destination privilégiée des compagnies maritimes de passagers. Le développement de la croisière se heurte, en effet, à plusieurs obstacles dans la région :

- l'agglomération nazairienne n'a pas de site dédié pour accueillir des paquebots, d'où l'utilisation du quai du TMDC, où les passagers débarquent au milieu des conteneurs ;
- le quai Wilson à Nantes souffre également d'une mauvaise situation, il est localisé sur une friche industrielle et, en raison de la profondeur et de la largeur de la zone d'évitage, ne permet pas de recevoir les bateaux longs de plus de 200 mètres (ce qui le prive d'environ 70 % du marché européen) ;
- le site de Cheviré, excentré par rapport au centre-ville, est enserré entre une zone industrialo-portuaire et des terres inondables, à proximité des infrastructures routières les plus fréquentées du grand ouest de la France ;
- Nantes est situé en fond d'estuaire, ce qui oblige les navires à remonter la Loire (sur une durée d'au moins quatre heures) et à tenir compte de la marée ;
- il manque à la région un site touristique de renommée internationale. Les châteaux de la Loire, pour lesquels l'estuaire est la seule entrée maritime, pourraient en être un, mais leur relatif éloignement obligerait les paquebots à rester à quai plusieurs nuits ;
- le port accueille des paquebots de croisières essentiellement aux inter-saisons. Il ne capte des escales que lors des repositionnements des navires, en avril-mai et septembre-octobre. Les paquebots sont situés l'été au nord de l'Europe et redescendent en hiver dans le pourtour méditerranéen. La façade atlantique constitue une zone de transit entre ces deux grandes destinations.

Le Grand Port Maritime et les collectivités locales cherchent à développer les escales de paquebots de croisières en raison de leur impact économique. On estime que chaque passager en escale dépense en moyenne 150 euros par jour. De plus, l'accueil de touristes étrangers est positif pour la région en terme d'image ; l'enjeu étant de faire de ces passagers des futurs ambassadeurs des Pays de la Loire.

2 228 passagers ont fait escale l'an passé en Basse-Loire. Si cette fréquentation s'inscrit en recul de 28 % par rapport à 2010, elle demeure pourtant nettement supérieure à celle de la période antérieure (en moyenne, 1 560 passagers entre 1999 et 2009). 2012 s'annonce en progrès : sept escales de croisières sont programmées cette année à Nantes et Montoir-de-Bretagne.

Escale des paquebots de croisières dans l'estuaire de la Loire en 2010 et 2011

	2010	2011	Evolution
Nombre de paquebots	6	5	- 17 %
Nombre de passagers	3 074	2 228	- 28 %

Source : Port Atlantique Nantes Saint-Nazaire

Pour sa première année pleine d'exploitation, l'autoroute de la mer transgascogne a transporté plus de 50 000 voyageurs

Depuis septembre 2010, un navire roulier relie trois fois par semaine les ports de Montoir-de-Bretagne et de Gijón en Espagne, proposant ainsi un report modal de la route vers la mer. Le service, subventionné par des fonds publics (français, espagnols et européens), est opéré par la compagnie française LD Lines, filiale de Louis Dreyfus Armateurs. Sa finalité est double : désengorger les axes routiers transpyrénéens et réduire l'impact environnemental du transport.

Nombre de passagers de l'autoroute de la mer Montoir / Gijón en 2010 et 2011

	2010	2011	Evolution
Conducteurs de poids-lourds	2 028	18 311	+ 803 %
Touristes	4 386	34 183	+ 679 %
Ensemble	6 414	52 494	+ 718 %

Source : Port Atlantique Nantes Saint-Nazaire

Si l'autoroute de la mer franco-espagnole, outil dédié à l'origine au trafic de fret, accueille principalement des remorques accompagnées, elle est également ouverte à l'acheminement de passagers, de voitures, de caravanes, de campings-cars et de minibus. La liaison a ainsi transporté 52 500 passagers en 2011 dont deux tiers de touristes.

La desserte de l'île d'Yeu : une mission de service public

La région des Pays de la Loire possède deux îles habitées, l'île de Noirmoutier et l'île d'Yeu, situées sur le littoral vendéen. L'île de Noirmoutier étant reliée au Continent par des liaisons routières, le trafic maritime de passagers interne à la région ne concerne que l'île d'Yeu (5 000 habitants). Deux armements se partagent le marché. Le premier, la Compagnie Yeu Continent est une société à capitaux publics (établissement public industriel et commercial départemental). Elle a été en situation de monopole jusqu'en 1986 et assure aujourd'hui les deux tiers de la fréquentation maritime de passagers à destination de l'île d'Yeu. Le second, la Compagnie Vendéenne, propose depuis une dizaine d'années une offre complémentaire en haute saison. En 2011, la fréquentation des deux sociétés s'est accrue de 1,9 % par rapport à l'année précédente, totalisant 665 000 passagers sur un an (soit le deuxième meilleur trafic jamais réalisé, après le record de 683 000 voyageurs établi en 2005).

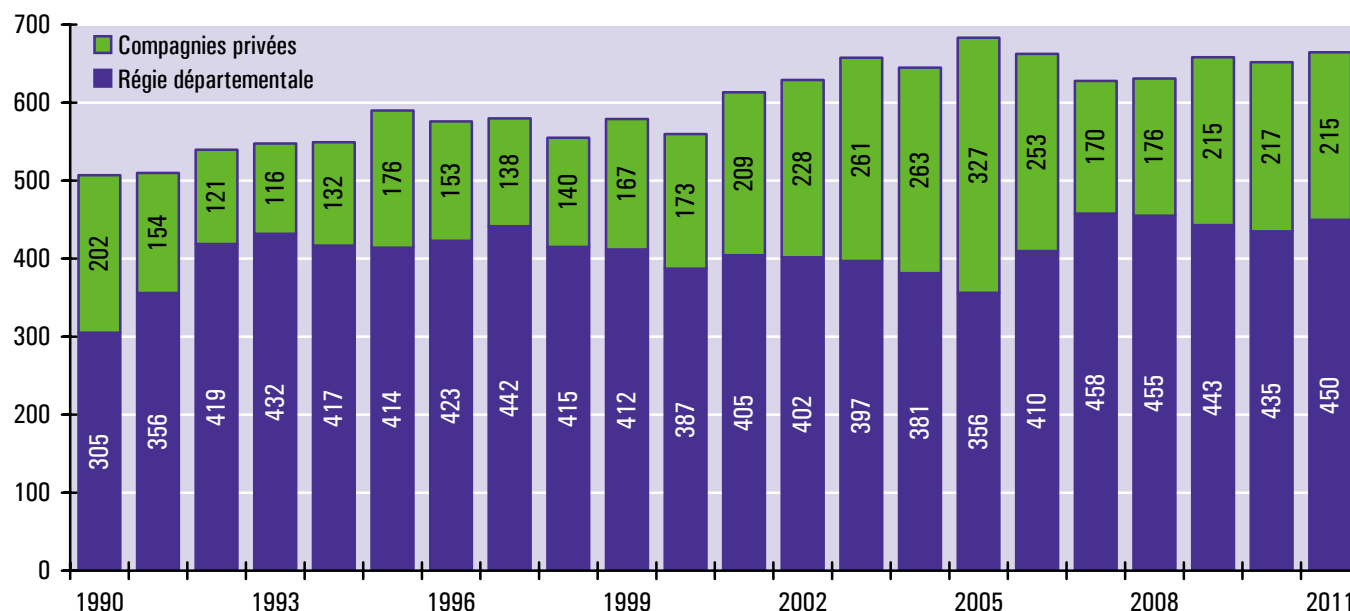
Deux types de dessertes coexistent, correspondant à des catégories spécifiques d'usagers :

- une liaison fonctionnant toute l'année, principalement destinée aux résidents permanents de l'île ;
- des services saisonniers, à visées essentiellement touristiques.

La liaison permanente est exploitée par la Compagnie Yeu Continent (appellation commerciale de la Régie Départementale des Passages d'Eaux) et gérée par le Conseil Général de Vendée. Elle assure quotidiennement depuis 1959 la continuité territoriale entre Port-Joinville et le Continent depuis le port de Fromentine (situé sur la commune de la Barre-de-Monts). La flotte de la compagnie, propriété du Conseil Général de Vendée, est composée de deux catamarans mis en service en 2006 (le *Pont d'Yeu* et le *Châtelet*) et du caboteur l'*Insula Oya II*, construit en 1982.

Malgré un mois de décembre pénalisé par le mauvais temps, l'activité de la régie s'est accrue de 3,4 % en 2011 à 450 000 passagers transportés. Le part de marché du service public a légèrement progressé, représentant désormais 68 % du trafic maritime de voyageurs à destination de l'Île d'Yeu (un point de plus qu'en 2010, mais cinq de moins qu'en 2007).

Trafic commercial de passagers des liaisons maritimes avec l'île d'Yeu
(en milliers de passagers)



Sources : Conseil Général de Vendée - C.C.I. de la Vendée

Des liaisons saisonnières, à capitaux privés, relient l'île d'Yeu à Fromentine et Saint-Gilles-Croix-de-Vie. Ce trafic est réalisé par la seule Compagnie Vendéenne, la société ayant repris en 2007 son concurrent en cessation d'activité V.I.I.V. (Vedettes Inter-Îles Vendéennes). La compagnie, créée en 1998, est basée à Saint-Gilles-Croix-de-Vie. Elle est devenue en 2005 un établissement de la société rochelaise Croisières Inter-Îles, filiale de la C.N.N. (Compagnie Nationale de Navigation). Elle exploite trois vedettes à destination de Port-Joinville : le *Saint-Sauveur* (au départ de Fromentine), l'*Ogia* (depuis Saint-Gilles-Croix-de-Vie) et le *Port-Fromentine* (utilisé l'été en renfort sur les deux liaisons). En 2011, la fréquentation de l'armateur privé a reculé de 0,9 % à 215 000 voyageurs, un effritement attribué aux conditions météorologiques de juillet et août.

La Compagnie Vendéenne a transporté 129 000 passagers depuis Fromentine (+ 4,0 % par rapport à 2010) et 85 000 au départ de Saint-Gilles-Croix-de-Vie (- 7,6 %). Depuis 2008, elle n'exploite plus de liaisons saisonnières au départ des Sables-d'Olonne, la cité sablaise étant pénalisée par son éloignement de Port-Joinville.

Trafic commercial de passagers des liaisons maritimes avec l'île d'Yeu en 2010 et 2011

	2010	2011	Evolution
La Barre-de-Monts (Fromentine)	559 444	579 058	+ 3,5 %
Saint-Gilles-Croix-de-Vie	92 493	85 475	- 7,6 %
Ensemble	651 937	664 533	+ 1,9 %

Unité : voyage

Sources : Conseil Général de Vendée - C.C.I. de la Vendée

Les îles du Morbihan sont desservies en été depuis la Loire-Atlantique

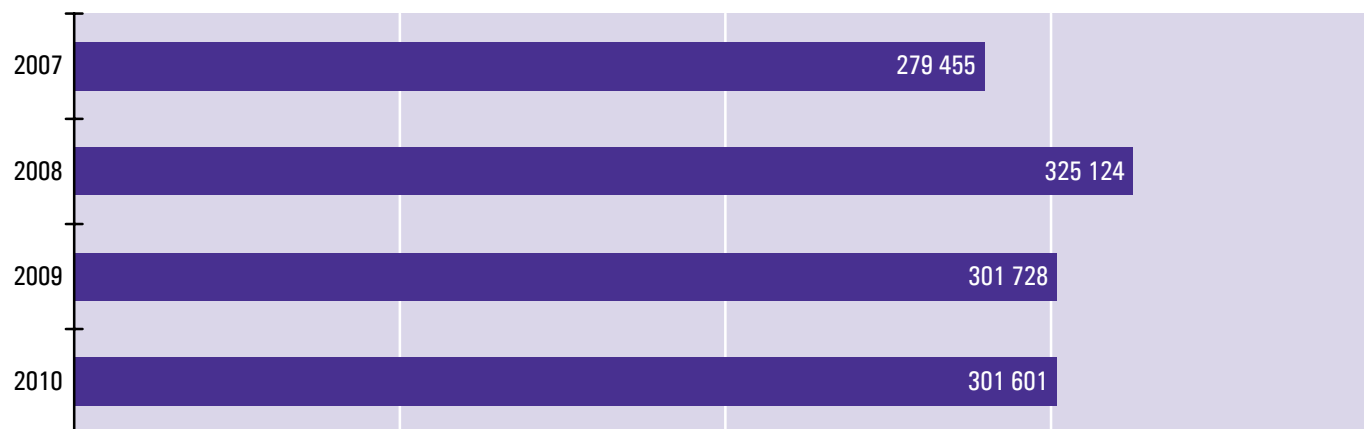
En dépit de l'absence d'îles habitées en Loire-Atlantique, des compagnies de transports maritimes de passagers effectuent des liaisons saisonnières au départ du département :

- la Compagnie des Îles (basée à Vannes), filiale de la Compagnie Nationale de Navigation, dessert depuis les ports du Croisic et de la Turballe les îles morbihannaises de Belle-Île-en-Mer, Houat et Hoëdic. Les traversées sont réalisées de mai à septembre. En juillet et août, les départs sont quotidiens. Au total, onze mille passagers ont été transportés en 2010 sur les deux monocoques *Kerispert* et *Kerpenhir*. L'activité a baissé en 2011 en raison d'une météo estivale défavorable (la compagnie n'a pas communiqué le chiffre de fréquentation de son dernier exercice).
- les Vedettes de la Presqu'île ont assuré jusqu'en 2009¹ des liaisons quotidiennes, en juillet et août, entre Pornic et l'île de Noirmoutier (5 000 passagers annuels).

Navettes maritimes des Sables-d'Olonne : 300 000 passagers par an

Sur le territoire actuel de la commune des Sables-d'Olonne, un service de passages d'eau relie le quartier de la Chaume au centre historique de la ville². La municipalité des Sables-d'Olonne est l'autorité organisatrice de ces navettes maritimes qui ne sont pas intégrées au réseau de transport collectif urbain de l'agglomération. Elle est propriétaire des trois bateaux, à propulsion thermique d'une capacité de 22 et 50 places, affectés au service. De 1978 à mai 2012, elle a confié l'exploitation de la concession à l'entreprise Viaud Gérard Edgar Claude, en délégation de service public.

Nombre de passagers du service de passages d'eau des Sables-d'Olonne (du 1^{er} juin de l'année n au 31 mai de l'année n+1)



Source : commune des Sables d'Olonne

¹ La société a été placée en liquidation judiciaire en février 2010.

² La Chaume (qui a été rattachée aux Sables-d'Olonne en 1753, après plusieurs siècles de rivalité) est séparée du centre ville par le chenal du port.

Trois liaisons sont proposées (situation en vigueur au 1^{er} trimestre 2012) :

- Une navette permanente effectuée en trois minutes la liaison entre le quai René Guiné et le quai Georges V. Le service est assuré tous les jours de l'année par le **bac La Sablaise**.
- Une liaison saisonnière, appelée **bus marin**, assure depuis 1992 une desserte entre le quai René Guiné et le quai Albert Prouteau (Port Olona). Le trajet effectué en juillet et août par le bac *La Petite Loïc* dure cinq minutes.
- Plus au sud, une autre liaison saisonnière relie les deux rives du chenal, entre le quai des Boucaniers et la Base de Mer. Du 1^{er} juillet au 31 août de chaque année, le bateau affecté à la ligne (le **bac Saint-Nicolas**) offre depuis La Chaume un accès direct, en trois minutes, à la plage du Remblai en évitant le long détour par les ports.

Selon des informations parcellaires, le service de passage d'eau draine au total 300 000 passagers à l'année. Les données disponibles les plus récentes laissent apparaître une stabilisation de la fréquentation : entre juin 2010 et mai 2011, 301 601 voyages ont été recensés contre 301 728 un an plus tôt (- 0,04 %).

Localisation géographique des navettes maritimes de la ville des Sables-d'Olonne



Fond de carte : I.G.N. (BD CARTO)

Le délégataire est depuis le 1^{er} juin 2012 la SAEML (société anonyme d'économie mixte locale) Les Sables-d'Olonne Développement dont la ville est actionnaire à 60 %. La municipalité a mis à sa disposition deux bateaux à propulsion thermique : *La Sablaise* (qui a une capacité de 50 places) et *Le Saint-Nicolas* (22 places). Selon la nouvelle délégation de service public, l'exploitant est tenu de faire l'acquisition de deux nouvelles unités électriques de 35 places équipées de panneaux photovoltaïques, la première devant être mise en service au second semestre de 2012, la seconde en 2013.

2.2 – Transports fluviaux de voyageurs : une activité concentrée à Nantes et dans sa périphérie

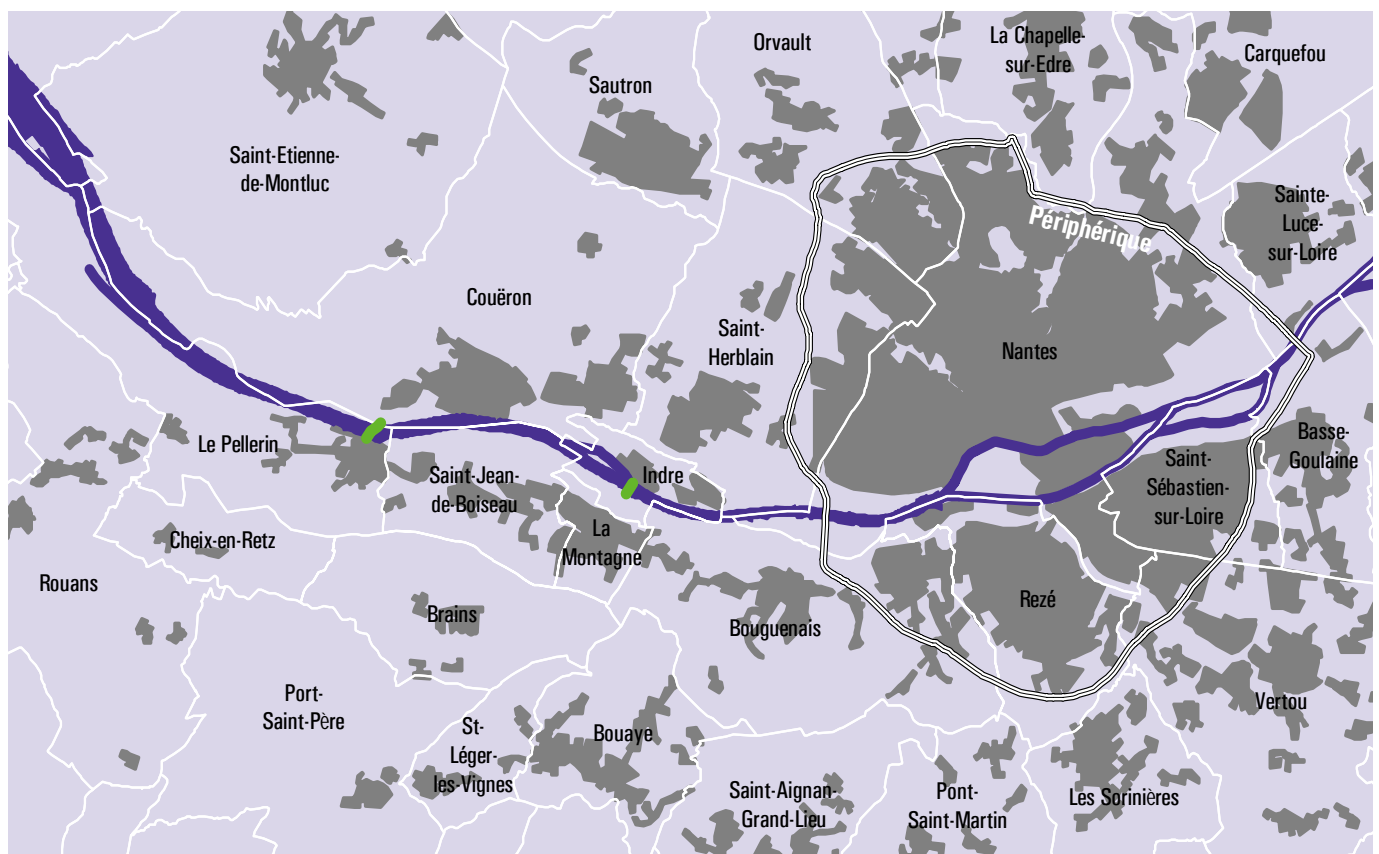
L'utilisation des transports fluviaux de voyageurs est de plus en plus fréquente en Pays de la Loire. Il convient de distinguer deux types de liaisons :

- Les transports publics permanents (bacs de Loire et réseau Navibus) sont localisés dans l'agglomération nantaise.
- Le marché de la croisière fluviale, dominé par la société des Bateaux Nantais, se caractérise par une forte saisonnalité.

Bacs de Loire : une fréquentation record en 2011 (2 millions de passagers et 1 million de véhicules)

En Loire-Atlantique, la continuité du réseau routier départemental est assurée sur les communes de Couëron, du Pellerin et d'Indre (à l'extrémité est de l'estuaire de la Loire) par un service public de bacs, mis en place en 1963. Du fait de l'absence de ponts entre Saint-Nazaire et Nantes, les bacs de Loire dispensent à ses utilisateurs le recours aux infrastructures routières engorgées de l'agglomération nantaise. Ils sont au nombre de deux : le premier relie les communes de Couëron et du Pellerin ; le second relie sur la commune d'Indre, Basse-Indre à Indret.

Localisation géographique des bacs de Loire



Fond de carte : I.G.N. (BD CARTO)

Zones d'habitat

Le Conseil Général de Loire-Atlantique est propriétaire des trois navires (*Saint-Hermeland*, *Anne-de-Bretagne* et le bac de remplacement *François II*) qui ont assuré en 2011¹ la navette de ces deux passages d'eaux et confié à une société gérante (la Compagnie des Bacs de Loire, filiale de Veolia Transport) l'exploitation de ce service en délégation de service public. La gratuité des bacs, déjà effective pour les cyclistes et les piétons, a été étendue aux véhicules en septembre 2005.

Les bacs naviguent tous les jours de l'année, à l'exception du 1^{er} mai. La durée de la traversée est de dix minutes entre Couëron et Le Pellerin (sur une distance de 300 mètres, avec un départ toutes les vingt minutes) et de cinq minutes entre Basse-Indre et Indret (sur une distance de 200 mètres, avec un départ tous les quarts d'heure).

¹ En avril 2012, le *Saint-Hermeland* a été remplacé par *Lola*, un bac neuf plus grand et plus rapide. Un second transbordeur identique sera mis en service en 2013.

La Compagnie des Bacs de Loire se présente comme le plus gros transporteur de passagers en France métropolitaine, devant la S.N.C.M. (desserte de la Corse) et Brittany Ferries (trafic transmanche). En 2011, les deux bacs ont transporté 960 000 véhicules (+ 2,8 % par rapport à 2008) et 1 905 000 passagers (+ 4,1 %). Au total, 40 000 traversées ont été effectuées l'an passé.

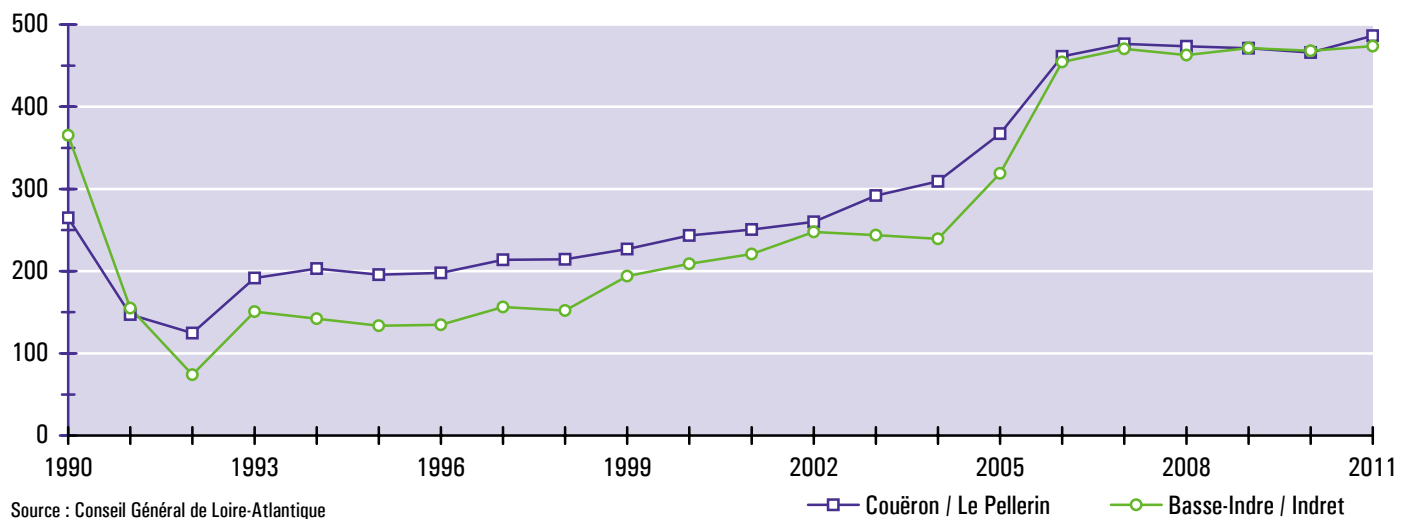
Trafic de véhicules des bacs de Loire en 2010 et 2011

	2010	2011	Evolution
Couëron / Le Pellerin	466 060	486 371	+ 4,4 %
Basse-Indre / Indret	468 204	473 792	+ 1,2 %
Ensemble	934 264	960 163	+ 2,8 %

Source : Conseil Général de Loire-Atlantique

La baisse de fréquentation constatée au début des années 1990 (- 68 % entre 1990 et 1992) est liée à l'ouverture du Pont de Cheviré, intervenue en avril 1991. De 1992 à 2004, en raison de l'engorgement croissant du périphérique nantais et de la baisse des tarifs, les flux ont régulièrement augmenté. La gratuité totale des bacs, instaurée en 2005, a entraîné un brutal accroissement du trafic de véhicules : + 67 % entre 2004 et 2006. Elle a aussi généré des encombrements chroniques aux abords des embarcadères. Depuis 2007, la fréquentation oscille aux alentours de 950 000 véhicules par an.

Trafic des bacs de Loire (en milliers de véhicules)

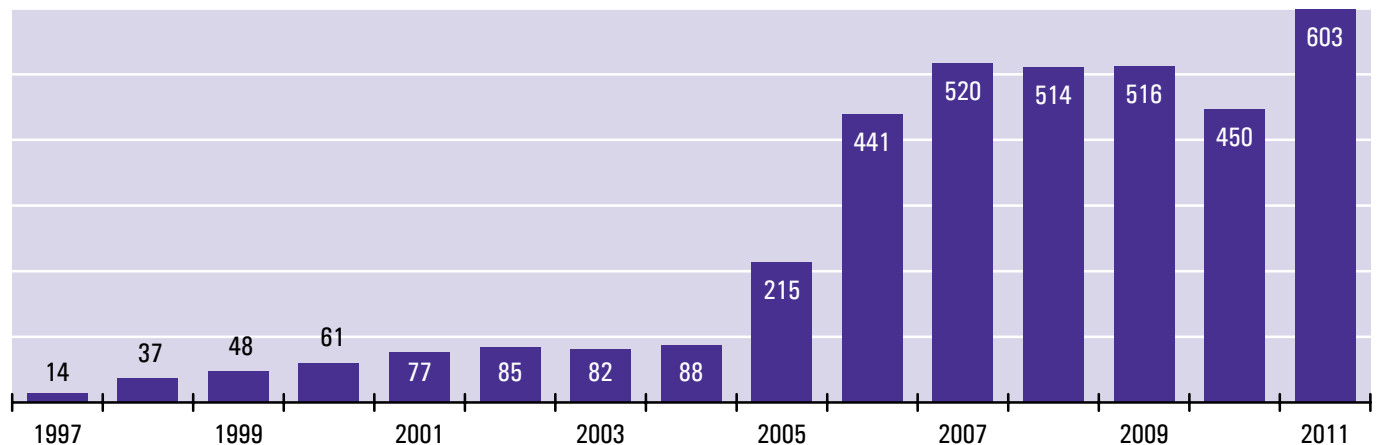


Source : Conseil Général de Loire-Atlantique

Le réseau de navettes fluviales Navibus a transporté 600 000 voyageurs en 2011 (+ 34 %)

Navibus est un service public de transport en commun fluvial sur la Loire et son affluent l'Erdre. Il est exploité par la SEMITAN¹ et est de fait intégré au réseau TAN, nom commercial des lignes de transport collectif de l'agglomération nantaise.

Fréquentation du réseau Navibus (en milliers de voyages)



Source : SEMITAN

¹ Société d'Economie Mixte des Transports de l'Agglomération Nantaise

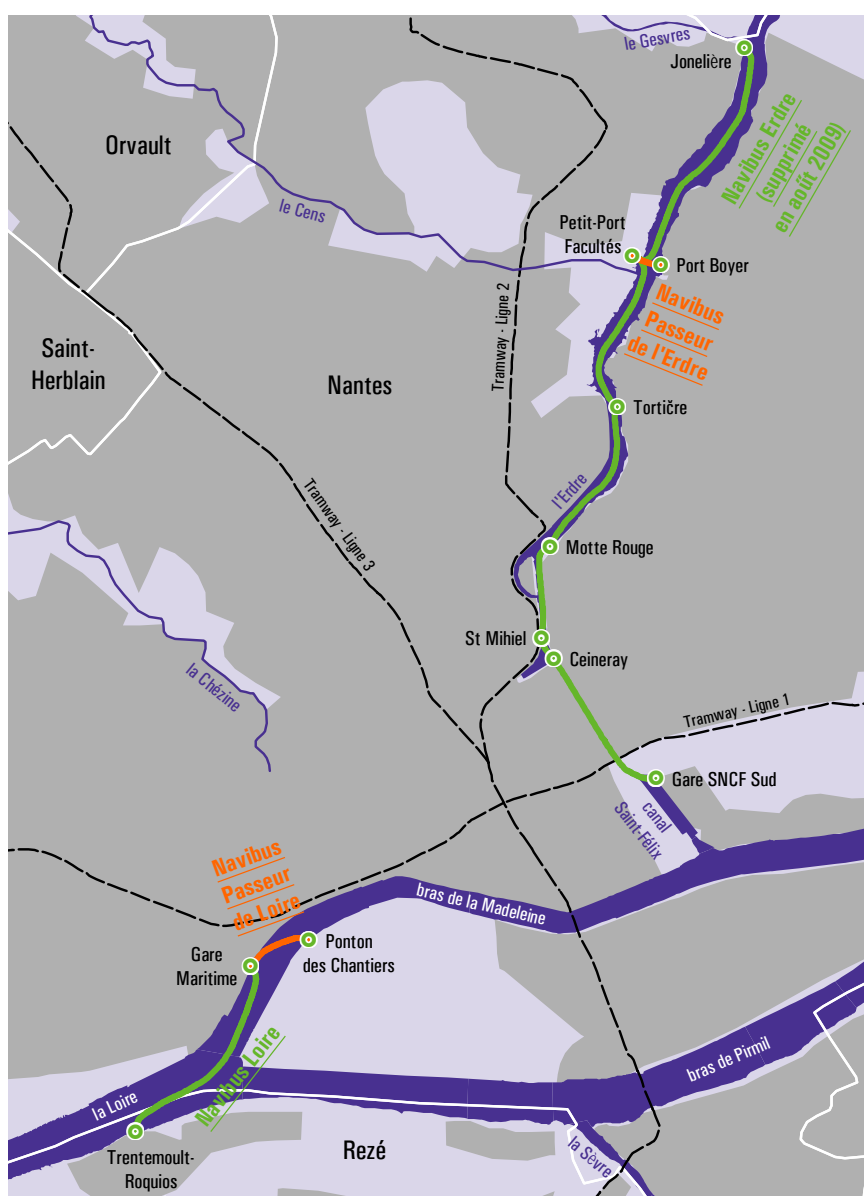
Depuis la rentrée scolaire de 2009, le réseau Navibus se compose de deux lignes régulières et d'une ligne saisonnière.

- Depuis 2005, le quartier de Trentemoult et le centre-ville de Nantes sont reliés en sept minutes grâce au **Navibus Loire**. Les deux navires, le *Chantenay* et l'*Île de Nantes*, assurent la liaison, sur le bras de Loire de la Madeleine, entre la station *Trentemoult-Roquios* à Rezé et la station *Gare Maritime* à Nantes. La ligne Navibus Loire est exploitée, en sous-traitance de la SEMITAN, par l'armateur Marine & Loire Croisières (filiale fluviale de la compagnie maritime Finist'mer).
- En saison, le **Navibus Passeur de Loire** relie la *Gare Maritime* au *Ponton des Chantiers* en trois minutes. Il permet d'éviter le détour à pied par le pont Anne de Bretagne. Il n'est en service que l'été (juin, juillet et août) et à l'occasion d'événements particuliers (journées du patrimoine, fête nautique, biennale Estuaire, Le Voyage à Nantes en 2012 ...). Mis en place en juin 2007, il a transporté 38 000 voyageurs lors de sa première année d'existence et n'a, en revanche, pas été exploité en 2010 et 2011. La vedette affectée à la ligne, l'*Esther III*, est la propriété de Marine & Loire Croisières.
- Le **Navibus Passeur de l'Erdre** est une navette électrique, baptisée *la Mouette* et exploitée par la société des Bateaux Nantais. Elle traverse l'Erdre en deux minutes entre le quartier de Port-Boyer et le campus universitaire du Petit-Port. Mise en place en 1997 par le District (aujourd'hui Communauté Urbaine de Nantes) et exploitée à l'origine par la société Ruban Vert, cette liaison permet durant l'année universitaire à ses usagers de gagner les quarante minutes de transport qu'ils auraient à parcourir s'ils devaient passer par les ponts de la Tortière ou de la Beaujoire. L'été et les week-ends, en revanche, la navette change d'utilité, n'embarquant pour l'essentiel que des promeneurs.

Suite à l'arrêt de l'exploitation du Navibus Erdre (cf. encadré), la longueur du réseau n'est plus que de 1 850 mètres (Navibus Loire : 1 400 m ; Navibus Passeur de Loire : 290 m ; Navibus Passeur de l'Erdre : 160 m).

Des projets d'extension, un temps évoqués par la SEMITAN et la communauté urbaine de Nantes, ont été provisoirement écartés en raison du contexte budgétaire.

Localisation géographique du réseau Navibus



Fond de carte : I.G.N. (BD CARTO)

Zones d'habitat

La ligne **Navibus Erdre** a relié entre 2005 et 2009 la *Gare SNCF Sud* à la *Jonelière*. Le navire le *Jules Verne*, détenu par la société des Bateaux Nantais, n'a jamais rencontré le succès escompté, sans doute à cause de la concurrence de la ligne de tramway qui longe en partie la rivière. En outre, la navette ne répondait pas à une mission de transport public, sa clientèle étant principalement touristique. La fréquentation la plus forte a été enregistrée en 2006 avec 94 000 voyages. Après de nombreuses refontes, la ligne a été supprimée en août 2009.

Fréquentation du réseau Navibus en 2010 et 2011

	2010	2011	Evolution
Navibus Passeur de l'Erdre	66 836	159 111	+ 138 %
Navibus Loire	382 752	444 094	+ 16 %
Navibus Passeur de Loire	0	0	
Ensemble	449 588	603 205	+ 34 %

Unité : voyage

Source : SEMITAN

Les navettes fluviales n'avaient transporté que 450 000 passagers en 2010 (- 13 % par rapport à 2009), en raison de la suppression du Navibus Erdre intervenue courant 2009. En 2011, le trafic a progressé d'un tiers, la barre des 600 000 voyageurs transportés étant pour la première fois dépassée. Le Navibus Loire, qui a connu une progression continue depuis sa mise en service en 2005 (+ 16 % en 2011), représente les ¾ de cette fréquentation. Le Passeur de l'Erdre a, quant à lui,

vu son trafic multiplié par 2,4 : en raison de travaux sur le Pont de la Jonelière, l'amplitude horaire de la liaison a été étendue. Le service, rendu gratuit pendant la période de fermeture du pont aux modes doux, a généré 160 000 traversées en 2011.

Le tourisme fluvial en Pays de la Loire : une centaine de milliers de passagers par an

En Pays de la Loire, plusieurs compagnies de transports fluviaux de passagers assurent des liaisons commerciales à caractère touristique, avec parfois des services de restauration à bord. D'après une enquête menée en 2006 par l'Observatoire Régional du Tourisme portant sur l'activité des onze principaux exploitants de bateaux à passagers, le tourisme fluvial représentait en Pays de la Loire une flotte de 19 bateaux et une fréquentation de 128 000 voyageurs¹. Les armateurs sont dans leur grande majorité des sociétés de très petite taille, à capitaux privés.

Si le département du Maine-et-Loire est celui où le nombre de compagnies est le plus important, c'est en Loire-Atlantique que l'essentiel de la fréquentation est enregistré. Voici un panorama non exhaustif des acteurs du secteur et de leurs activités.

Loire-Atlantique

- La compagnie Marine & Loire Croisières (filiale de Finist'mer) organise, depuis 1996, des excursions sur l'estuaire de la Loire au départ de Nantes et Saint-Nazaire. Différentes formules sont proposées d'avril à octobre. Elles sont assurées par le *Nevez Amzer*, le *Port Liberté II* et la *Nouvelle-Louise*.
- Le Centre culturel maritime de Nantes, association Loi 1901, effectue des sorties maritimes entre Nantes et Saint-Nazaire depuis 1996. Ces visites pédagogiques de l'estuaire de la Loire se font à bord du *Port Liberté* et de la *Pimpante II* (qui étaient la propriété des Vedettes de la Presqu'île avant sa liquidation judiciaire, intervenue début 2010). Elles transportent près de 5 000 personnes par an, dont 2 000 élèves.
- La société des Bateaux Nantais, créée en 1969, est spécialisée dans le tourisme fluvial. Elle exploite des liaisons de passagers sur l'Erdre et la Loire :
 - sur l'Erdre, des promenades au départ de Nantes et de Sucé-sur-Erdre, à bord des bateaux *Armoric II*, *Hydramour* et *Diva II*,
 - sur la Loire, des excursions depuis l'Île de Nantes vers Ancenis, Oudon ou Le Cellier à bord du *Renaissance*.
 La fréquentation totale des Bateaux Nantais est de l'ordre de plusieurs dizaines de milliers de personnes par an.
- L'association nantaise Cap Vert effectue, depuis 2004, des voyages (de un à six jours) entre Nantes et Redon (sur l'Erdre et le canal de Nantes à Brest), à destination des personnes à mobilité réduite, à bord de la péniche *Cap Vert*.

Maine-et-Loire

- Le Sivu (syndicat intercommunal à vocation unique) Loire en Scène, comprenant les communes d'Oudon (44) et de Champtoceaux (49), gère et exploite, depuis 2001, un service de transport touristique sur la Loire. Les départs se font, d'avril à octobre, depuis Champtoceaux, à bord du bateau-promenade *La Luce*. La fréquentation s'est élevée à 12 719 visiteurs en 2011 (contre 13 185 en 2010, 11 903 en 2009, 11 067 en 2008 et 10 791 en 2007).
- A Montjean-sur-Loire (49), des croisières sur la Loire sont proposées d'avril à novembre à bord de la *Ligériade II* et du *Balbard*. Les bateaux sont exploités par l'entreprise Vedette Sur La Loire Angevine, située à La Possonnière (49). La fréquentation est d'environ 5 000 passagers par an.

¹ En France, la flotte des bateaux offrant des excursions à la journée sur le réseau de navigation intérieure comprend près de 400 unités. Les 220 opérateurs ont transporté en 2010 9,4 millions de passagers par an dont 70 % en Île-de-France.

- Le SITVAL (Syndicat intercommunal touristique du Val de Loire), basé à La Ménitré (49), effectue des navettes touristiques sur la Loire, entre Angers et Saumur, à bord des bateaux *Loire de Lumière I* et *Loire de Lumière II*. Des circuits en boucle sont accessibles au départ de La Ménitré, Saint-Mathurin-sur-Loire, Saint-Clément-des-Levées et Saint-Rémy-la-Varenne, d'avril à septembre. La fréquentation annuelle est comprise entre 10 000 et 15 000 passagers.
- La Compagnie Saumuroise de Navigation Saint-Nicolas (C.S.N.S.N.) réalise depuis 2011 des balades fluviales de Saumur et ses alentours, à bord du *Saumur Loire*. Ce navire a été antérieurement exploité, de 2007 à 2010, par la société des Bateaux Nantais.
- Maine Anjou Rivières est une entreprise de tourisme fluvial, spécialisée dans la location de bateaux, située à Chenillé-Changé (49). Elle assure aussi des liaisons de passagers. Elle exploite à cet effet le bateau *L'Hirondelle* et dispose de trois bases de départ : Angers, Chenillé-Changé et Grez-Neuville (49). Le bateau navigue sur la Mayenne, l'Oudon, la Sarthe, la Maine et la Loire. La fréquentation annuelle est d'environ 10 000 passagers.
- Loire & Maine Promenades effectue des excursions sur la Loire et la Mayenne à bord du bateau *La Douvre*. L'entreprise est basée à Angers.
- Batellerie Promenades Val De Loire & Sarthe, située à Cheffes (49), organise depuis 1989 des promenades touristiques, à bord de *L'Union*. Au départ d'Angers, Cheffes et Châteaufort-sur-Sarthe, le bateau navigue sur la Maine et la Sarthe. La fréquentation est inférieure à 5 000 passagers par an.
- Au nord est d'Angers, sur la Mayenne, un bac permet d'accéder à l'île Saint-Aubin¹, au niveau du Port de l'Île. Le bateau, qui appartient à la Ville d'Angers, effectue la traversée de la rivière à l'aide d'un câble de guidage. Il est exploité de mars à décembre, selon les crues, par l'Association Syndicale Autorisée de l'Île Saint Aubin.
- Angers Loire Métropole a mis en place en 2009 des navettes fluviales sur la Loire, la Maine, la Mayenne et la Sarthe. En 2011, de la fin du mois de juin au début de septembre, quatre lignes ont assuré un service régulier six jours sur sept (du mardi au dimanche), grâce à deux bateaux affrétés auprès de l'association Atoue Loire : la gabare *La Bohème* et la toue *La Fauvette*. La fréquentation s'est élevée à 2 246 passagers en 2009, 7 155 en 2010 et 7 612 en 2011.

Mayenne

- L'Office de Tourisme du Pays de Laval organise des croisières sur la Mayenne, au départ de Laval, à bord du bateau le *Vallis Guidonis*. Le service fonctionne de fin avril à début octobre. Le *Vallis Guidonis*, mis en service en mai 2008 en remplacement du *Pays de Laval*, est exploité en régie par l'Office de Tourisme du Pays de Laval et est la propriété de la communauté d'agglomération de Laval (Laval Agglomération). Il est considéré comme le plus grand bateau à passagers du bassin fluvial Mayenne - Maine - Sarthe. Il a embarqué 13 071 passagers en 2008, 10 769 en 2009 et 13 018 en 2010.
- L'Office de Tourisme du Pays de Mayenne exploite le bateau-promenade *Pays de Mayenne* (ex *Pays de Laval*). Les croisières se font, d'avril à septembre, au départ de la halte fluviale de Mayenne.
- Mahier Duc des Chauvières SARL, entreprise de Château-Gontier (53), effectue des excursions sur la Mayenne, à bord du *Duc des Chauvières II*, à destination de Daon (53), Ménil (53) et Chenillé-Changé (49).
- Le bac de Ménil traverse la Mayenne, sur 80 mètres, entre les communes de Ménil (53) et du Coudray (53). Destiné à l'origine aux écoliers, il est également ouvert aux véhicules. L'embarcation, propriété de la commune de Ménil, a été remise à neuf en 1989. Elle peut contenir onze personnes ou un véhicule.

Sarthe

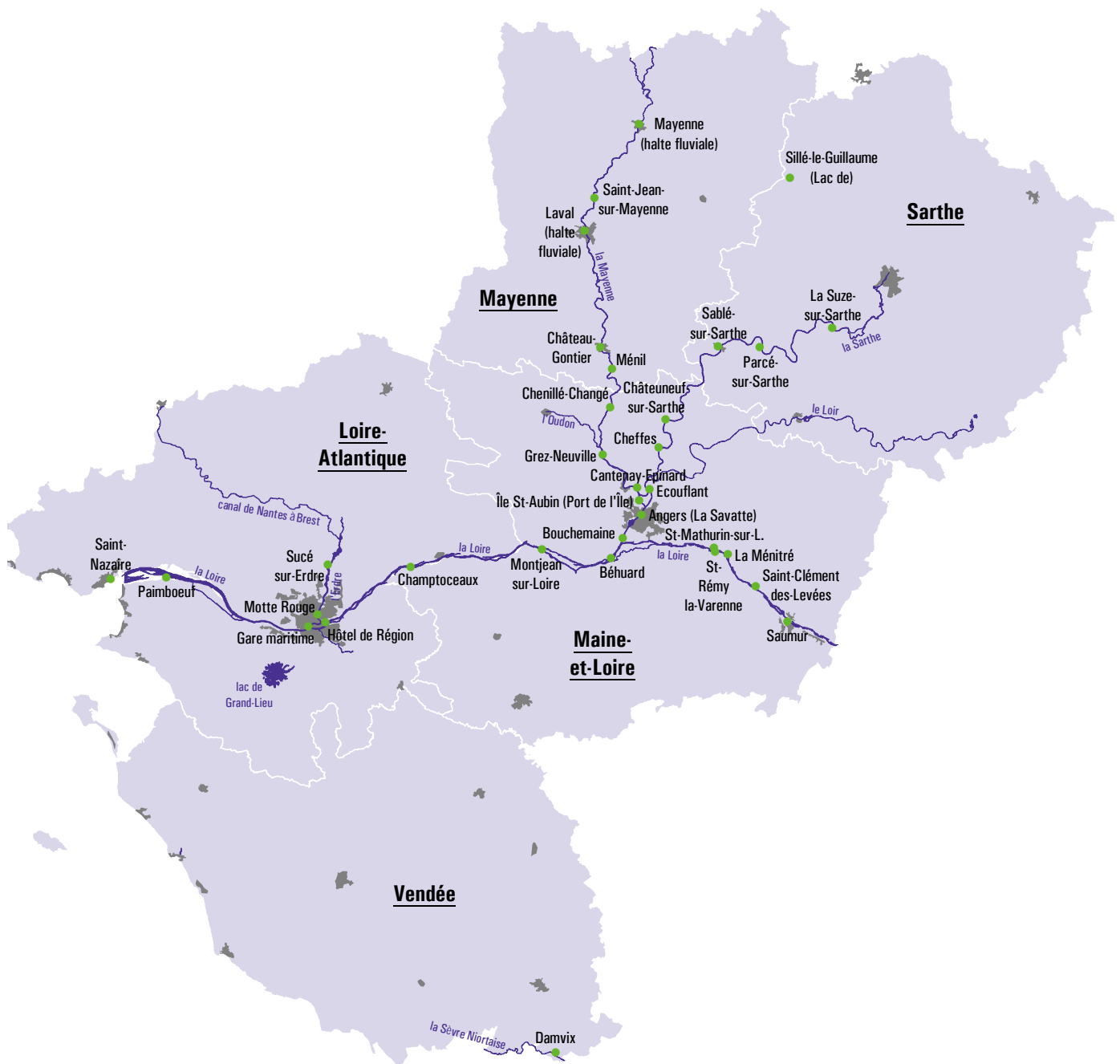
- *Le Lutin Suzerain* est un bateau-promenade exploité par l'entreprise individuelle Saudubray Franck. Il effectue, de mars à octobre, des croisières sur la Sarthe au départ de La Suze-sur-Sarthe (72).
- A Sablé-sur-Sarthe (72), la Société des Croisières Saboliennes, propriétaire du *Sablésien II*, propose depuis 1991 des boucles fluviales vers l'abbaye de Solesmes, le château de Beaucé et les communes d'Avoise ou de Parcé-sur-Sarthe.
- La société Coco Plage Sillé Loisirs effectue des promenades sur le lac de Sillé-le-Guillaume (72) à bord du bateau *Le Silius*, de la mi-avril à la fin septembre.

¹ L'île Saint-Aubin, formée par la confluence de la Mayenne, de la Sarthe et de la Vieille Maine, est un site de 600 hectares. Elle n'est pas habitée. Son territoire, situé sur la commune d'Angers à seulement trois kilomètres du centre-ville, est régulièrement inondé.

Vendée

- La compagnie Croisière Le Collibert est basée dans le sud Vendée, à Damvix. Elle effectue, d'avril à septembre, des découvertes d'une demi-journée du marais poitevin, de la Sèvre Niortaise jusqu'à la Venise Verte, à bord du *Collibert II*. Ce catamaran présente la particularité d'être propulsé par deux roues à aube.
- A Saint-Gilles-Croix-de-Vie, station balnéaire née en 1967 de la fusion de deux communes (Saint-Gilles-sur-Vie et Croix-de-Vie) situées de part et d'autre de l'embouchure du fleuve côtier, la Vie, un passeur permet la traversée du chenal portuaire entre la mairie et la partie nord de la Grande plage. Ce service de passages d'eau, géré par la municipalité et concédé en délégation de service public à l'entreprise Bouron Laurent, est en service durant la saison touristique. L'embarcation, d'une capacité de 24 passagers, relie ainsi tous les jours de juillet et août le quai Marcel Bernard à la promenade Marie de Beaucaire. La traversée dure deux minutes, évitant le détour par le port, soit une demi-heure de marche. La fréquentation dépasserait les 20 000 voyages par an.

Localisation géographique des principaux ports fluviaux de voyageurs en Pays de la Loire



Glossaire

Cabotage maritime

Navigation marchande effectuée à distance limitée des côtes, par opposition à la navigation au long cours. Le cabotage national est le transport entre deux ports d'un même pays.

Compagnie maritime (ou armateur)

Entreprise exploitant un navire dont elle en est le propriétaire ou le locataire.

Conteneur

Boîte métallique empilable conçue pour le transport de marchandises et réutilisable plusieurs fois. Son usage, initialement maritime, s'est étendu à tous les modes de transport.

Conteneurisation

Procédé logistique consistant à conditionner et transporter des marchandises dans un conteneur afin d'en faciliter la manutention.

Continuité territoriale

Principe de service public, instauré en France en 1976, qui se donne pour objectif de compenser les handicaps des territoires éloignés du continent. En pratique, ce principe se traduit par un système d'aides ou de facilités fournies par l'Etat et les collectivités locales, visant à permettre aux insulaires de se rendre sur le continent sans entraves et à des conditions de coût comparables à celles en vigueur sur le reste du territoire national.

Délégation de service public

Notion de droit français désignant un contrat par lequel une personne morale de droit public confie la gestion d'un service public dont elle a la responsabilité à un délégataire public ou privé. Elle s'oppose à la gestion en régie.

EVP ou équivalent vingt pieds

Unité de référence pour mesurer le transport par conteneurs, lesquels font conventionnellement 20 pieds de longueur soit 6,06 mètres.

Feederling

Cabotage maritime, effectué par services réguliers, permettant de collecter (ou d'acheminer) le fret conteneurisé de ports secondaires, tel celui de Nantes Saint-Nazaire, pour le regrouper dans un port principal (appelé port d'éclatement) touché par les lignes transocéaniques.

Grand port maritime

En France, un grand port maritime est un établissement public. Ce statut, créé en 2008, remplace celui de port autonome. Il a induit un transfert des activités d'outillage vers des opérateurs privés. Afin de dissocier les missions de contrôle et de gestion, chaque grand port maritime est géré par un directoire qui agit sous le contrôle d'un conseil de surveillance. La France compte sept grands ports maritimes métropolitains : Bordeaux, Dunkerque, Le Havre, La Rochelle, Marseille, Nantes-Saint-Nazaire et Rouen.

Granulat

Nom générique des minéraux inertes comme le sable, le gravier ou les cailloux, qui sont destinés à entrer dans la composition de matériaux de construction.

Oléagineux

Plante cultivée pour ses graines ou ses fruits (soja, tournesol, olivier ...) dont on extrait des matières grasses alimentaires ou industrielles.

Pondéreux

Marchandises de forte densité utilisées dans l'industrie, faisant l'objet d'un transport à faible vitesse commerciale.

Post-acheminement

Transport, le plus souvent terrestre, consistant à expédier une marchandise (acheminée préalablement par voie maritime) vers sa destination finale.

Pré-acheminement

Transport terrestre (ou cabotage maritime) effectué pour acheminer une marchandise vers un port d'embarquement.

Trafic roulier

Transport maritime réalisé par des navires (ferries dans le cas du transport transmanche) spécialement conçus pour le transport de véhicules routiers (poids lourds, voitures). Il s'agit d'un transport qualifié de ro/ro (abréviation de roll on/roll off).

Vrac

Marchandises qui ne sont pas emballées. Le vrac solide (sable, minerai, céréale, charbon ...) est transporté à bord de vraquiers tandis que l'acheminement de vrac liquide est effectué par des navires équipés de citernes (pétroliers, méthaniers, chimiquiers ...).

Repères bibliographiques

BRENON Frédéric, Nantes – La flotte des bacs renforcée, *20 Minutes*, 16 avril 2012, 1 page.

BRENON Frédéric, Nantes – Les bacs de Loire surfent sur le succès, *20 Minutes*, 6 janvier 2012, 1 page.

BRENON Frédéric, Nantes – Les paquebots boudent Nantes, *20 Minutes*, 25 mai 2012, 1 page.

CORNIER Jean-Claude, Passagers : un score historique pour Marseille, *Ports et logistique 2012*, Le Marin, hors série, mai 2012, 1 page.

BUREAU DU COLOMBIER Nathalie, Nantes Saint-Nazaire subit un malus gaz en 2011, *Le Journal de la Marine Marchande*, 17 janvier 2012, 1 page.

CORNIER Jean-Claude, Ports français : une année de transition, *Ports et logistique 2012*, Le Marin, hors série, mai 2012, 1 page.

JANVIER Simon, Le trafic du port en léger recul, *Le Journal des Entreprises*, édition Loire-Atlantique, 3 février 2012, 1 page.

LE MEUR Jacques, Compagnie nationale de navigation, une offre touristique tournée vers l'Atlantique, *Navires à passagers 2012*, Le Marin, hors série, 25 mai 2012, 1 page.

LE PROVOST Jean-Marie, Les Sables d'Olonne : encore plus près du million de tonnes, *Ports et logistique 2012*, Le Marin, hors série, mai 2012, 1 page.

LE PROVOST Jean-Marie, Morbihan : entre service public et concurrence, *Navires à passagers 2012*, Le Marin, hors série, 25 mai 2012, 1 page.

LE PROVOST Jean-Marie, Vendée : complémentarité vers Yeu, *Navires à passagers 2012*, Le Marin, hors série, 25 mai 2012, 1 page.

MARTIN Eric, Dossier Nantes Saint-Nazaire – L'activité maintient l'équilibre grâce à sa diversité, *Le Marin*, 18 mai 2012, pages 15 à 22.

MARTIN Eric, Compagnie des îles : cap sur le golfe du Morbihan, *Navires à passagers 2012*, Le Marin, hors série, 25 mai 2012, 1 page.

MARTIN Eric, Bacs : deux transbordeurs neufs pour la Loire, *Navires à passagers 2012*, Le Marin, hors série, 25 mai 2012, 1 page.

MAUTALENT Catherine, Nouvelle croisière fluviale au départ de l'Estuaire de Nantes, *Bus & Car Tourisme de groupe*, 23 mai 2012, 1 page.

MONARD Laurence, Les Sables d'Olonne – Le service des passages d'eau change de pilote, *Ouest-France*, 29 février 2012, 1 page.

Port Atlantique Nantes Saint-Nazaire, *Statistiques 2011*, mai 2012, 38 pages.

ORAIN Ailen, La nouvelle génération des bacs de Loire, *Ouest-France*, 8 avril 2012, 1 page.

ROPERT Julien, Nantes – « Lola », l'avenir des bacs de Loire, *20 Minutes*, 24 février 2012, 1 page.

SOLANO Daniel, Autoroute de la mer Montoir-Gijon : le bon bilan n'empêche pas la prudence, *Le Journal de la Marine Marchande*, 29 septembre 2011, 1 page.

Toujours disponible *Les flux maritimes et fluviaux en 2009*

<http://www.pays-de-la-loire.developpement-durable.gouv.fr/rapports-thematiques-annuels-sur-a564.html>



Direction régionale de l'environnement,
de l'aménagement et du logement des Pays de la Loire

34, place Viarme - BP 32 205 - 44022 Nantes Cedex 1
Tél. 02 40 99 58 13

Rédaction et mise en forme :
Denis Douillard
denis.douillard@developpement-durable.gouv.fr

Photo (première de couverture) :
Gaël Arnaud

La situation des transports en Pays de la Loire

Service connaissance
des territoires et évaluation

Division de l'observation,
des études et des statistiques

Directeur
de la publication :
Hubert Ferry-Wilczek

ISSN : 2109-0017

© DREAL 2012