

La situation des transports en Pays de la Loire

Les flux maritimes et fluviaux en 2009

**ANALYSES
ET CONNAISSANCE**

Collection

n° 6



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

La collecte, l'observation et la diffusion des statistiques dans le domaine des transports sont des domaines d'intervention de la DREAL des Pays de la Loire. Cette valorisation 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/article.php3?id_article=564

Sommaire

Synthèse – En 2009, la crise 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 : le Grand Port Maritime touché de plein fouet en 2009 par le recul de l'économie	5
Nantes Saint-Nazaire : un port multi-sites	5
Le 5 ^{ème} port français, le 1 ^{er} de la façade atlantique	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 chuté de 11,5 % en 2009	11
Un déséquilibre entrées / sorties	12
La faiblesse 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
La desserte de l'île d'Yeu : une mission de service public	21
Noirmoutier et les îles du Morbihan sont desservies en été depuis la Loire-Atlantique	22
Navettes maritimes des Sables-d'Olonne : plus de 250 000 passagers par an	23
2.2 – Transports fluviaux de voyageurs : une activité concentrée à Nantes et dans sa périphérie	25
Bacs de Loire : le flux de passagers le plus important de France	25
Le réseau de navettes fluviales Navibus a transporté un demi-million de voyageurs en 2009	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 2009, la crise 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 à 70 % de produits énergétiques (pétrole brut ou raffiné, gaz naturel et charbon), s'est élevé à 29,8 millions de tonnes en 2009, en repli de 11,5 %. Ce recul, le quatrième consécutif, est la conséquence de la crise économique et de l'arrêt technique intervenu à la raffinerie de Donges, premier client du port.

Le G.P.M.N.S.N. est majoritairement un port d'importation : les flux entrants sont trois fois supérieurs aux flux sortants. En 2009, plus de 22 millions de tonnes de marchandises ont été déchargés dans le port tandis que 7,4 millions en sont sortis.

En 2009, la baisse d'activité a touché en premier lieu les entrées de marchandises, en recul de 13 % (pétrole brut : - 18 %, gaz naturel : - 13 %). Les sorties ont mieux résisté (- 6 %), grâce à la bonne tenue des produits agroalimentaires (+ 10 %), notamment céréalières.

Les autres ports de commerce de la région ont connu des fortunes diverses en 2009. Le trafic commercial du port des Sables-d'Olonne s'est replié de 9 % à 818 000 tonnes. Celui de Port-Joinville, situé sur l'île d'Yeu, s'est élevé à 68 400 tonnes, en croissance de 7 % par rapport à 2008.

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 (1 944 000 tonnes l'an passé, + 26 % par rapport à 2008) est constituée du trafic entre les sites du Grand Port Maritime. Quasiment 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 (228 000 tonnes en 2009).

Les transports maritimes de voyageurs consistent principalement dans les Pays de la Loire à assurer la desserte de l'île d'Yeu. 658 000 passagers ont emprunté l'an passé les liaisons commerciales entre Port-Joinville et le continent (+ 4,3 % par rapport à 2008). 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 (18 000 passagers), la liaison estivale Pornic / Noirmoutier (5 000 passagers) et les escales de paquebots de croisière à Nantes et Montoir-de-Bretagne (3 000 passagers) sont anecdotiques, les navettes maritimes gérées par la ville des Sables-d'Olonne drainent plus de 250 000 voyageurs par an.

Les transports publics fluviaux de voyageurs de la région 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 2009 un trafic de 943 000 véhicules (+ 0,7 % 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 516 000 passagers l'an passé, le même niveau qu'en 2008. 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 2008 et 2009

	2008	2009	Evolution
Entrées	25 711	22 327	- 13 %
Sorties	7 909	7 425	- 6 %
Ensemble	33 621	29 752	- 12 %

Unité : millier de tonnes

Source : Port Atlantique Nantes Saint-Nazaire

Trafics fluviaux dans les Pays de la Loire en 2008 et 2009

	2008	2009	Evolution
Trafic fluvio-maritime (aval de Nantes)	1 543	1 944	+ 26 %
Trafic fluvial (amont de Nantes)	237	228	- 4 %
Ensemble	1 780	2 172	+ 22 %

Unité : millier de tonnes

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

1 – Transports maritimes et fluviaux de marchandises

1.1 – Transports maritimes de marchandises : le Grand Port Maritime touché de plein fouet en 2009 par le recul de l'économie

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.).

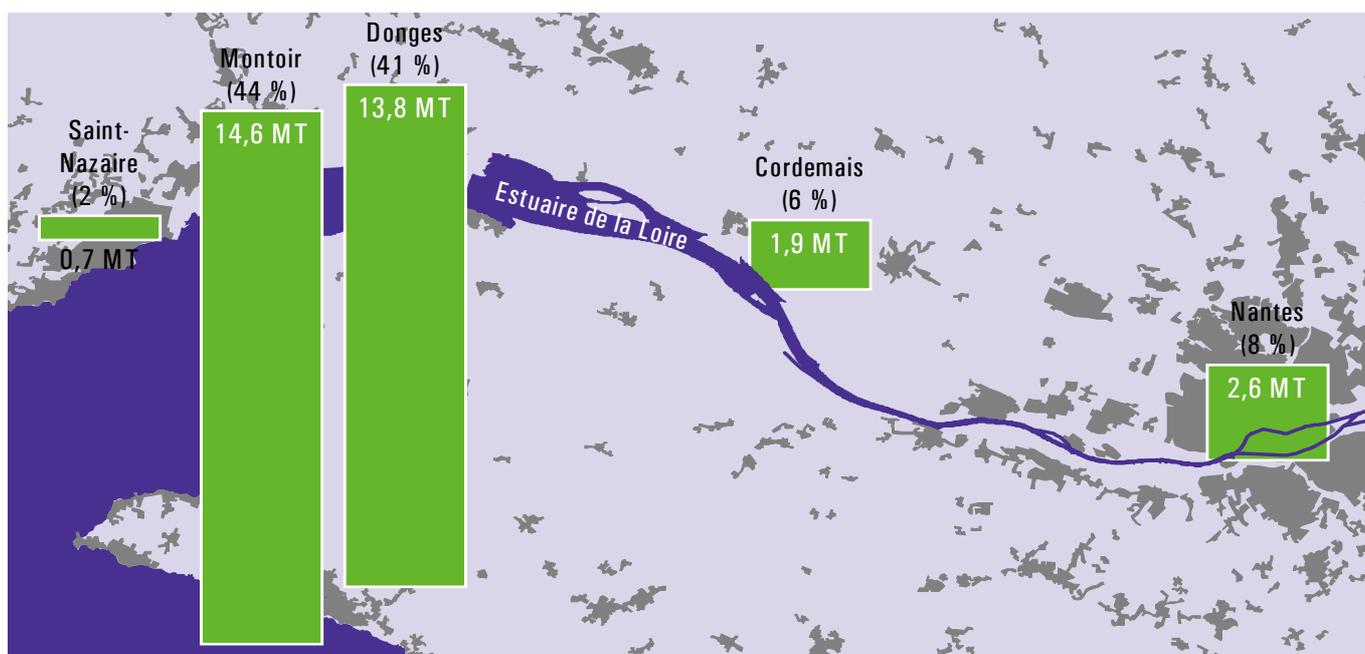
Nantes Saint-Nazaire : un port multi-sites

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 2009 (trafic intérieur inclus)



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

Source : Port Atlantique Nantes Saint-Nazaire

Zones d'habitat

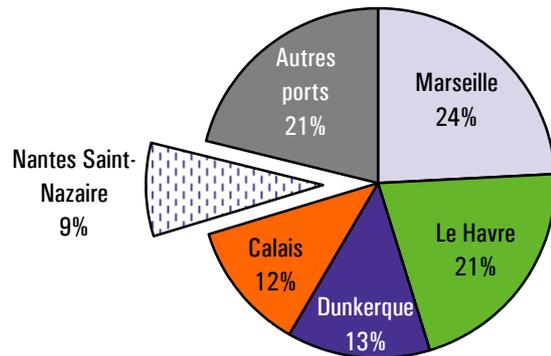
¹ En 2008, les sept ports autonomes métropolitains (Bordeaux, Dunkerque, Le Havre, La Rochelle, Marseille, Nantes-Saint-Nazaire et Rouen) ont été transformés en grands ports maritimes. Ce nouveau statut a induit la privatisation et l'ouverture à la concurrence des équipements de manutention ainsi que le transfert des grutiers et portiqueurs, antérieurement salariés des ports autonomes, à des entreprises privées.

Le 5^{ème} port français, le 1^{er} de la façade atlantique

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 95 % 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.

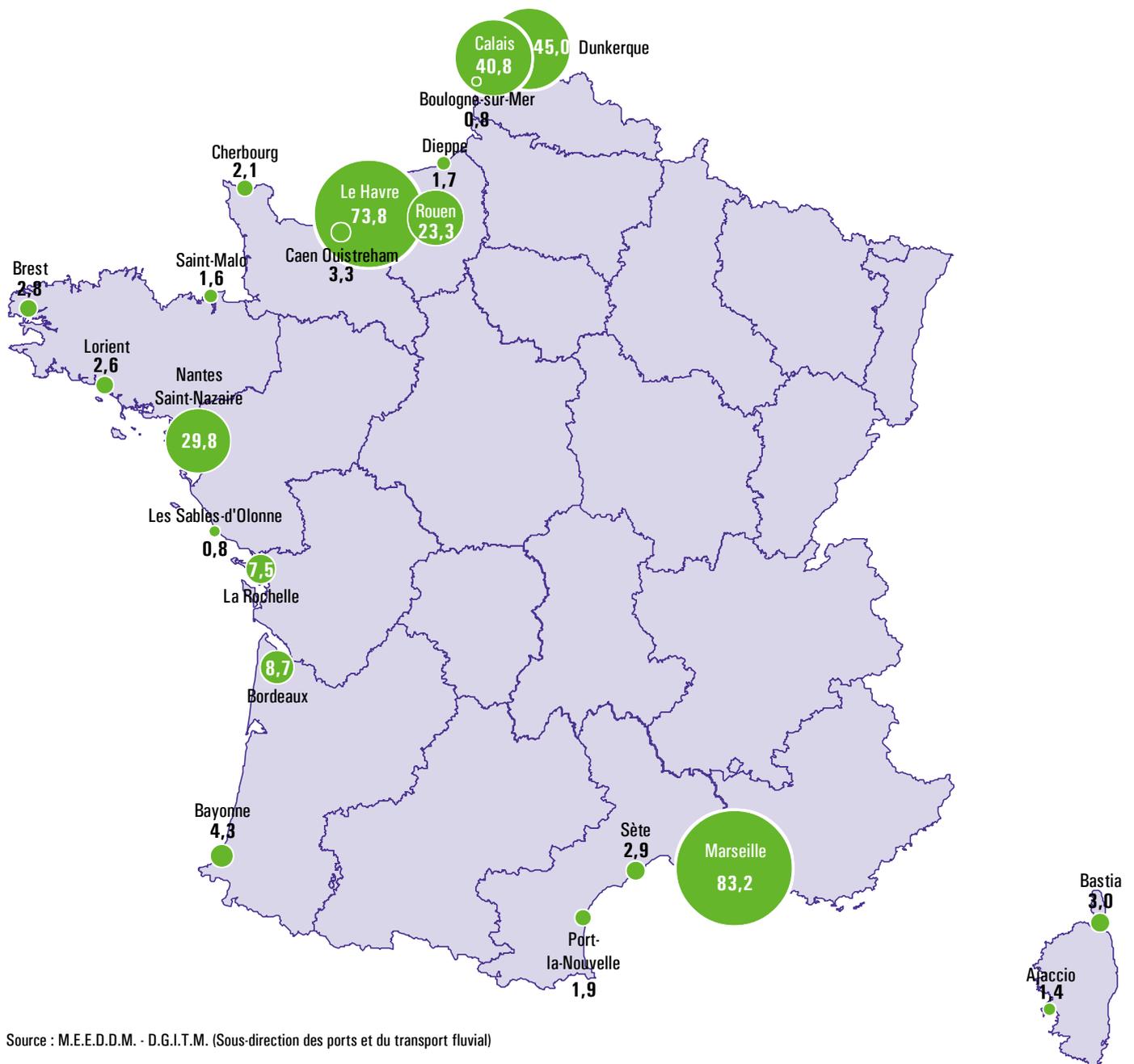
Le port de Nantes Saint-Nazaire a représenté en 2009 8,6 % du trafic de marchandises de l'ensemble des ports métropolitains. Cette part a atteint son plafond en 1998 (9,4 %) et en 2005 (9,3 %).

Trafic comparé des ports de commerce métropolitains en 2009



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

Trafic de marchandises des 20 premiers ports de commerce métropolitains en 2009 (en millions de tonnes)

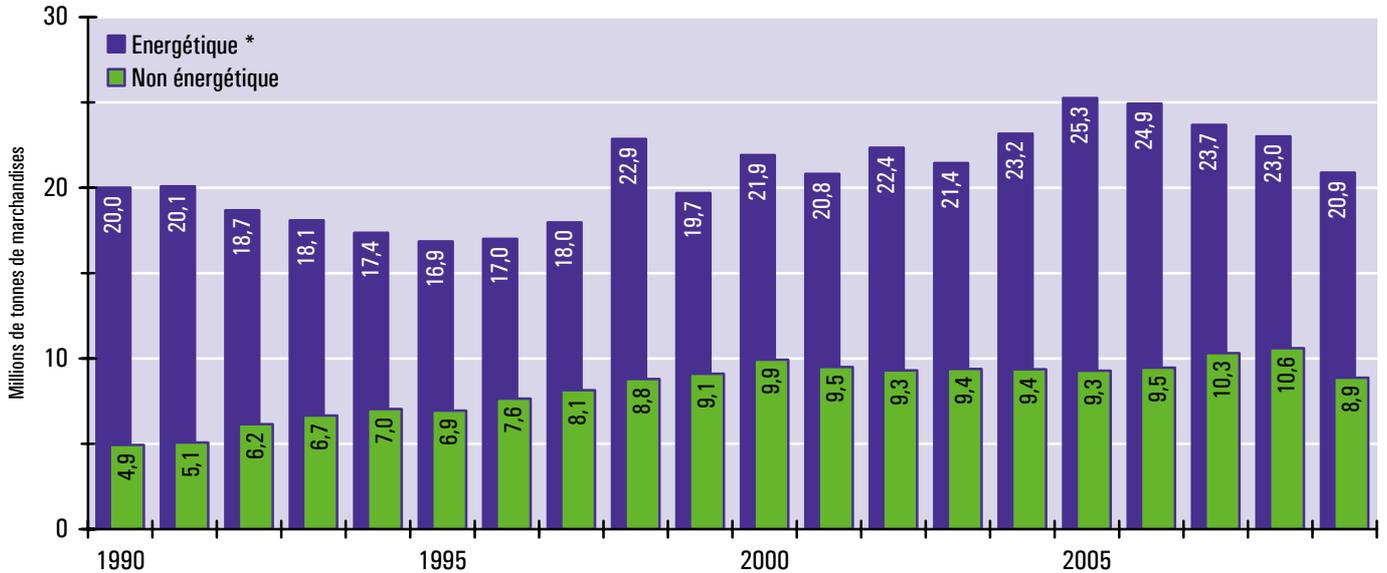


Source : M.E.E.D.D.M. - D.G.I.T.M. (Sous-direction des ports et du transport fluvial)

Une forte dépendance aux produits énergétiques

L'énergie, sous toutes ses formes, est de loin le principal marché du port. En 2009, ce trafic a représenté plus des deux tiers de l'activité du G.P.M.N.S.N., se répartissant de la façon suivante : pétrole brut ou raffiné pour 46 %, gaz naturel pour 16 % et charbon pour 8 %. 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 un peu diminué ces dernières années, passant de 73 % du trafic en 2005 à 70 % en 2009.

Ventilation du trafic extérieur du Port Atlantique Nantes Saint-Nazaire

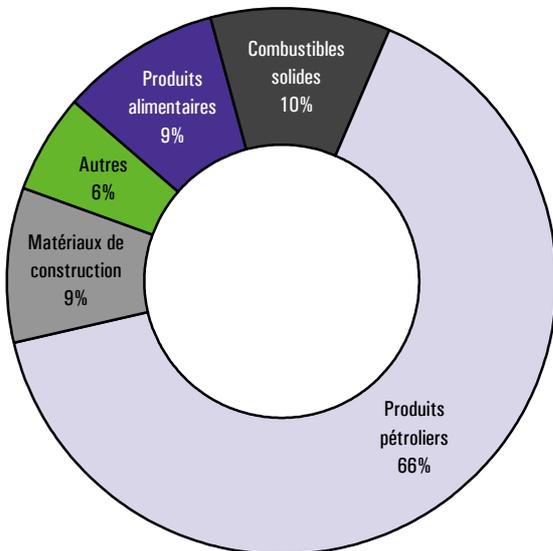


* Produits pétroliers (pétrole et gaz naturel) + combustibles solides (houille, lignite, tourbe et coke)

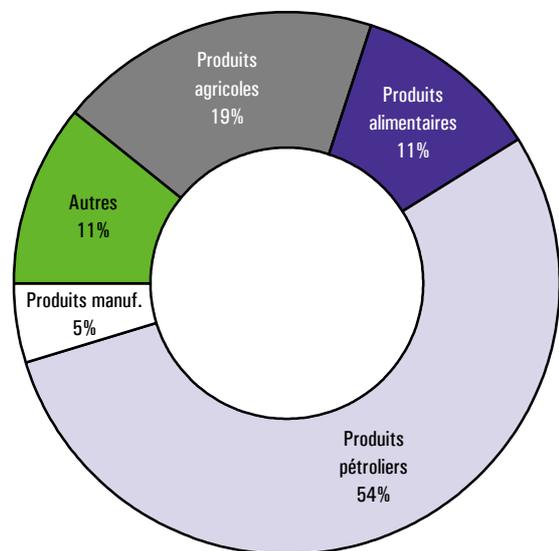
Source : Port Atlantique Nantes Saint-Nazaire

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 2009 : 22,3 M de tonnes



Flux sortants 2009 : 7,4 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 : 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 quatre 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 2009 (9,8 millions de tonnes de pétrole brut ou raffinés en entrées ; 4,0 millions de tonnes de produits raffinés en sorties) a représenté 46 % 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 d'Algérie, du Nigeria et d'Égypte. 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 2009 15 % de son tonnage.

- **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 (1 900 000 tonnes en 2009).

- **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 environ 70 % 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.

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

	1990	1995	2000	2005	2007	2008	2009
Produits agricoles	918	895	1 780	1 400	1 491	1 627	1 636
Produits alimentaires	2 302	2 702	3 174	3 121	3 237	3 367	2 936
Combustibles solides	2 706	902	2 395	2 101	1 601	1 792	2 321
Produits pétroliers	17 302	15 952	19 528	23 153	22 081	21 221	18 561
Minerais	54	79	-	74	255	280	353
Produits métallurgiques	178	196	315	310	585	489	204
Matériaux de construction	81	1 323	2 536	2 653	2 785	2 645	2 145
Engrais	506	654	587	443	331	361	147
Produits chimiques	409	443	537	528	653	813	661
Produits manufacturés	488	653	1 007	756	983	1 026	789
Total trafic extérieur	24 943	23 800	31 860	34 539	34 004	33 621	29 752

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 (3^{ème} rang) et les engrais. 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 40 % 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 production nationale. Le G.P.M.N.S.N. importe également des produits naturels 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 produits forestiers**

Le G.P.M.N.S.N. importe des grumes de bois tropicaux, des résineux sciés et des articles manufacturés (contreplaqués). Il est tendanciellement¹ le 2^{ème} en France en forte concurrence avec le port de La Rochelle (1^{er}) car leurs hinterlands se chevauchent. Ce trafic est orienté à la baisse en raison de la transformation croissante des grumes dans les pays de production.

- **Les matériaux de construction**

Les sables, graviers et autres granulats transitent pour un peu moins de 2 millions de tonnes par le G.P.M.N.S.N. (1^{er} rang français) sur les 6,5 millions du total national. Le sable de mer est prélevé au large de l'embouchure de la Loire.

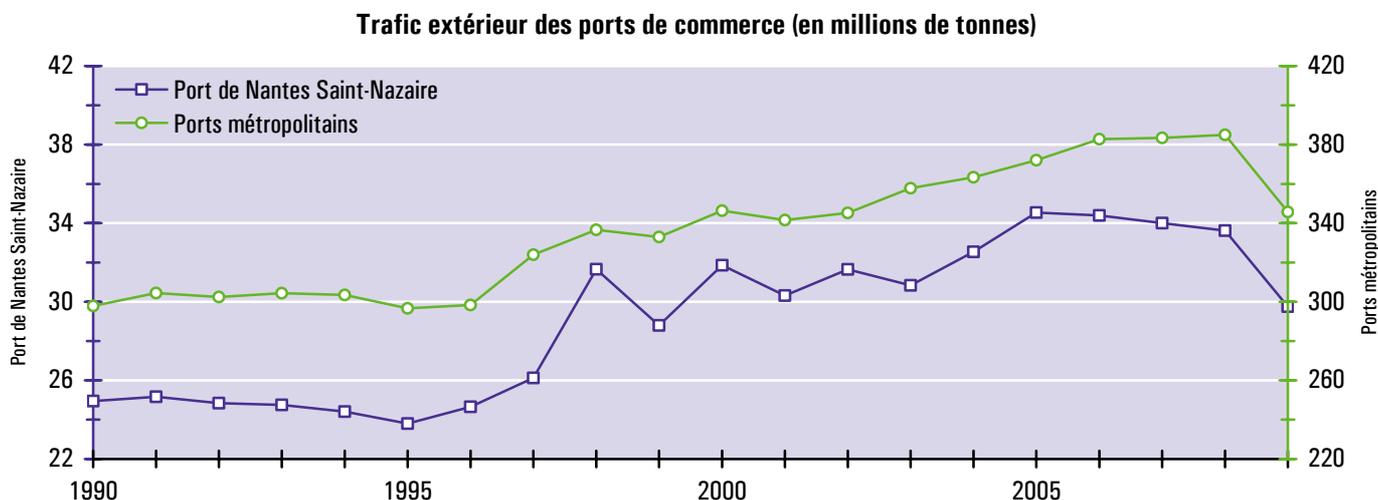
- **La ferraille**

Le G.P.M.N.S.N. est, sur ce segment, le 2^{ème} port hexagonal (347 000 tonnes en 2009 en progression de 31 % par rapport à 2008) 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 en Espagne, en Turquie, en Inde et en Chine.

¹ En 2009, les deux ports ont été devancés par Bayonne et Bordeaux dont les exportations de bois de tempête ont très fortement augmenté.

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, particulièrement marquée en 2009 sous l'effet de la crise économique. Le niveau d'activité enregistré l'an passé (29,8 millions de tonnes) est ainsi le plus faible depuis 1999.



Source : M.E.E.D.D.M. - 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 2009 (+ 19 %) est supérieure à celle de l'ensemble des ports métropolitains (+ 16 %), l'écart s'est néanmoins creusé avec certains de ses concurrents nationaux qui durant la même période ont enregistré de meilleures progressions : Le Havre (+ 37 %), Dunkerque (+ 23 %) et Calais (+ 154 %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.

Classement du trafic des 10 premiers ports de commerce métropolitains

	1990	1995	2000	2005	2007	2008	2009
<i>Marseille</i>	90 322	86 599	94 097	96 550	96 285	95 938	83 194
<i>Le Havre</i>	54 019	53 783	67 492	75 023	78 828	80 527	73 768
<i>Dunkerque</i>	36 559	39 385	45 286	53 437	57 091	57 689	45 023
<i>Calais</i>	16 030	22 521	31 875	38 302	41 507	40 387	40 785
Nantes Saint-Nazaire	24 943	23 800	31 859	34 539	34 004	33 621	29 752
<i>Rouen</i>	22 345	19 829	22 805	22 009	22 226	22 691	23 303
<i>Bordeaux</i>	9 647	8 908	9 286	8 691	8 307	9 005	8 746
<i>La Rochelle</i>	5 664	6 137	7 631	6 896	7 582	7 904	7 512
<i>Bayonne</i>	3 297	2 726	4 071	3 896	4 375	3 740	4 320
<i>Caen Quistreham</i>	4 010	2 679	2 638	3 582	3 948	3 657	3 250
Ensemble des ports métropolitains	297 834	296 683	346 398	372 073	383 400	385 000	345 700

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

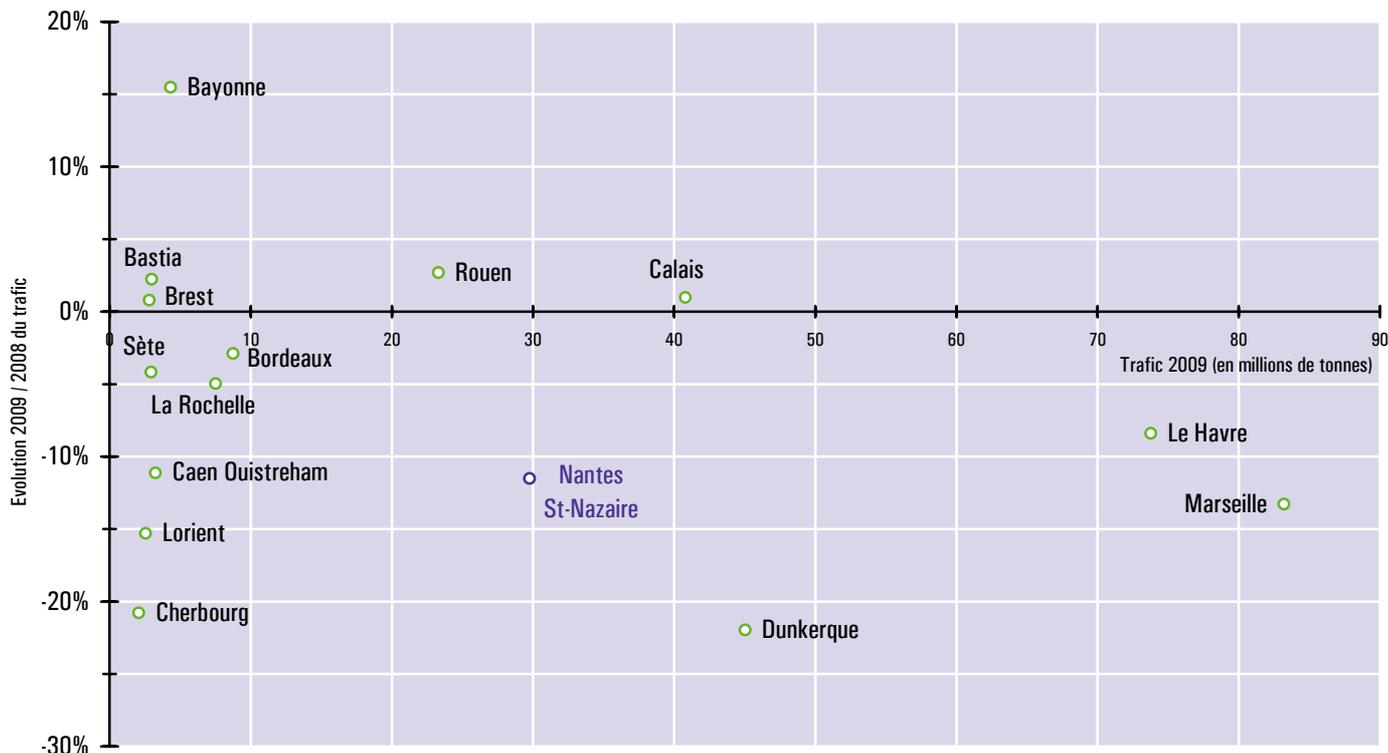
Sur les deux dernières décennies, la progression du trafic du port de Nantes Saint-Nazaire est principalement liée à l'augmentation des vracs liquides (pétrole brut et gaz naturel liquéfié), au dynamisme des vracs agro-industriels (céréales et aliments du bétail), à la croissance des prélèvements de 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 chuté de 11,5 % en 2009

Situés en avant-poste de l'économie, les ports sont en général les premiers à ressentir les fluctuations de l'activité industrielle. La crise économique mondiale, initiée au second semestre 2008, n'a ainsi pas épargné les terminaux portuaires hexagonaux. Ils ont enregistré en 2009 un trafic global de 346 000 tonnes, en recul de 10,2 % par rapport à 2008. Les seuls grands ports maritimes, qui par nature sont plus impliqués dans les échanges internationaux, ont subi plus fortement le recul de l'économie mondiale. En 2009, ils ont traité 271 300 tonnes (- 10,7 %).

Evolution 2009 / 2008 du trafic des principaux ports de commerce métropolitains



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

Avec un trafic de 29,8 millions de tonnes l'an passé, le port de Nantes Saint-Nazaire a connu, pour le quatrième exercice consécutif, un repli de son activité. Mais à la différence des années précédentes, la baisse de 2009 est de très forte ampleur (- 11,5 %), comparable à celle de 1975¹. Elle est la conséquence de la baisse de la production industrielle mondiale et en particulier du tassement de la demande en carburants lié aux changements de comportement des automobilistes. Elle résulte aussi de l'arrêt technique quinquennal de la raffinerie de Donges intervenu au printemps 2009 et d'une opération de rénovation au terminal méthanier de Montoir-de-Bretagne, la plus importante depuis sa création.

Le niveau d'activité du port a également été impacté par un climat social perturbé. La délicate mise en œuvre de la réforme portuaire a notamment consisté à transférer l'outillage aux entreprises retenues parmi les candidates à la reprise des terminaux. Elle a engendré en 2009 dix-huit jours de grèves, issus de mouvements nationaux et locaux.

La baisse d'activité a touché en premier lieu les entrées de marchandises, en recul de 13 % (pétrole brut : - 18 %, gaz naturel : - 13 %). Les sorties ont mieux résisté (- 6 %), grâce à la bonne tenue des vrac solides (+ 18 %), notamment céréaliers.

Les importations de charbon se sont accrues de 30 % en 2009 : la centrale thermique de Cordemais a fonctionné à plein régime pour compenser l'arrêt d'une partie des tranches de la centrale nucléaire de Flamanville (Manche) et ainsi satisfaire la demande nationale d'électricité.

¹ En 1975, le port avait souffert des turbulences sur les marchés pétroliers.

Trafic extérieur du Port Atlantique Nantes Saint-Nazaire en 2008 et 2009

	Flux entrants			Flux sortants			Total trafic extérieur		
	2008	2009	Evolution	2008	2009	Evolution	2008	2009	Evolution
Produits agricoles	338	213	- 37 %	1 289	1 423	+ 10 %	1 627	1 636	+ 1 %
Produits alimentaires	2 651	2 111	- 20 %	716	825	+ 15 %	3 367	2 936	- 13 %
Combustibles solides	1 791	2 321	+ 30 %	1	0	- 96 %	1 792	2 321	+ 30 %
Produits pétroliers	16 697	14 532	- 13 %	4 524	4 029	- 11 %	21 221	18 561	- 13 %
Minerais	30	12	- 60 %	250	341	+ 37 %	280	353	+ 26 %
Produits métallurgiques	448	175	- 61 %	41	29	- 29 %	489	204	- 58 %
Matériaux de construction	2 553	2 056	- 19 %	92	89	- 4 %	2 645	2 145	- 19 %
Engrais	315	71	- 77 %	46	76	+ 64 %	361	147	- 59 %
Produits chimiques	332	393	+ 19 %	482	268	- 44 %	813	661	- 19 %
Produits manufacturés	557	442	- 21 %	469	346	- 26 %	1 026	789	- 23 %
Ensemble	25 711	22 327	- 13 %	7 909	7 425	- 6 %	33 621	29 752	- 12 %

Unité : millier de tonnes

Source : Port Atlantique Nantes Saint-Nazaire

Les autres catégories de trafic se sont inscrites à la baisse en 2009 :

- Les entrées de matériaux de construction, essentiellement du sable marin provenant de gisements situés au large de l'estuaire, ont reculé de 19 % en raison de la baisse d'activité dans le secteur du BTP.
- Les produits manufacturés se sont repliés de 23 %, à 789 000 tonnes. Au sein de cet ensemble, le trafic roulier de la ligne Montoir / Vigo a été historiquement bas (399 700 tonnes), chutant de 38 % par rapport à 2008 en raison de la baisse de plus de moitié des immatriculations de voitures neuves en Espagne.
- Après deux années de croissance marquée, les flux conteneurisés (également ventilés dans les produits manufacturés) ont affiché en 2009 une légère baisse, moins sensible en nombre de boîtes (- 2,4 %) qu'en tonnage (- 6,1 %).
- Parmi les produits agricoles et alimentaires, ceux destinés à la nutrition du bétail accusent un retrait de 15 %, avec un trafic de 1,8 million de tonnes. L'engouement pour les biocarburants et la mise en service de l'unité de trituration de graines de colza de Cargill, à Montoir, ont provoqué une augmentation de la récolte française de tourteaux au détriment des produits importés.
- La mauvaise conjoncture agricole a entraîné le repli de 59 % du trafic d'engrais qui n'a atteint que 147 000 tonnes.
- Enfin, le trafic de bois a continué de baisser, suivant en cela la tendance observée depuis 10 ans. Les importations de grumes reculent au profit de produits manufacturés, transportés par conteneurs. Les produits forestiers (conventionnels, conteneurisés et rouliers) n'ont représenté que 149 000 tonnes de trafic en 2009, en repli de 7 % par rapport à 2008.

Un déséquilibre entrées / sorties

Le G.P.M.N.S.N. est majoritairement un port d'importation : les flux entrants sont trois fois supérieurs aux flux sortants. En 2009, plus de 22 millions de tonnes de marchandises ont été déchargés dans le port tandis que 7,4 millions en sont sortis.

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

	1990	1995	2000	2005	2007	2008	2009
Flux entrants	20 093	19 435	25 077	26 663	25 929	25 711	22 327
Cabotage national	738	1 367	2 902	2 786	3 938	3 272	2 311
Trafic international	19 355	18 068	22 175	23 876	21 991	22 440	20 016
Flux sortants	4 850	4 364	6 783	7 876	8 075	7 909	7 425
Cabotage national	1 680	1 345	2 671	2 426	3 511	2 511	2 824
Trafic international	3 170	3 020	4 112	5 450	4 564	5 398	4 601
Flux entrants et sortants	24 943	23 800	31 860	34 539	34 004	33 620	29 752
Cabotage national	2 418	2 712	5 573	5 212	7 449	5 783	5 135
Trafic international	22 525	21 088	26 287	29 326	26 555	27 838	24 617

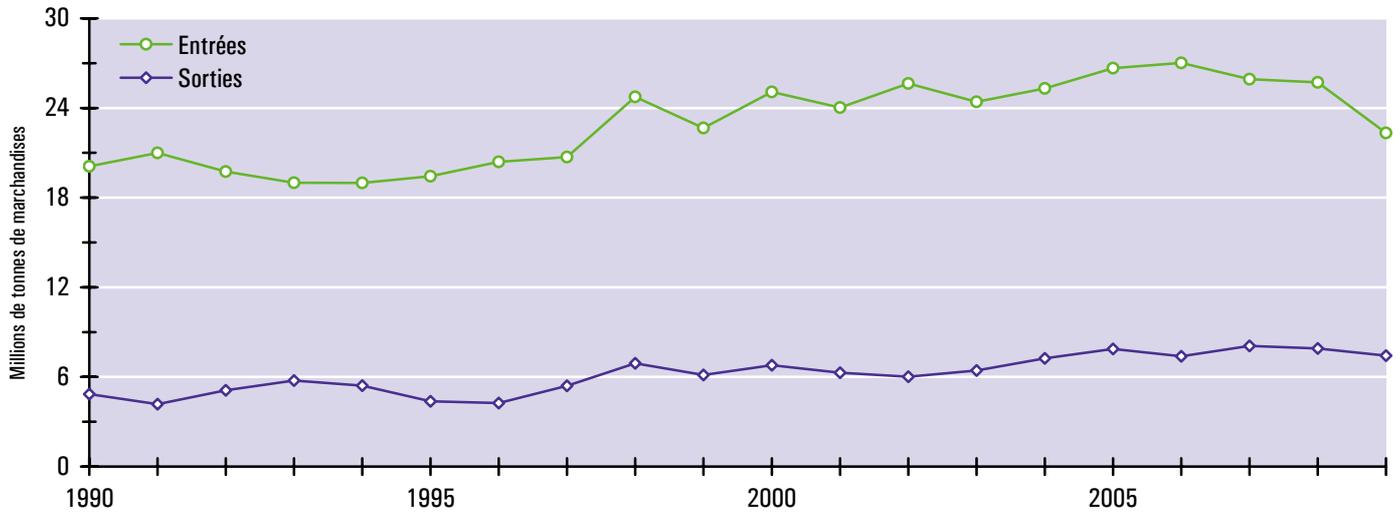
Unité : millier de tonnes

Source : Port Atlantique Nantes Saint-Nazaire

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

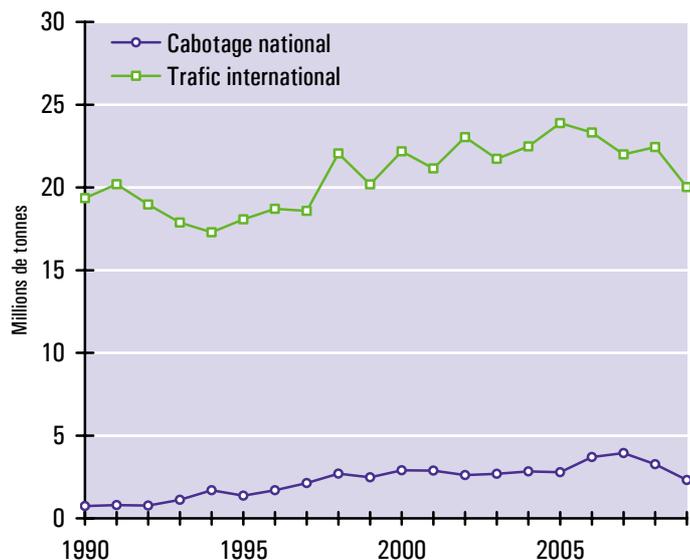
- Dans le domaine des marchandises diverses et notamment conteneurisées, un port est d'autant plus compétitif qu'il parvient à équilibrer ses flux à l'import et à l'export. Les armements ont en effet intérêt à desservir des ports ne subissant pas de trop gros déséquilibres pour que les escales soient 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

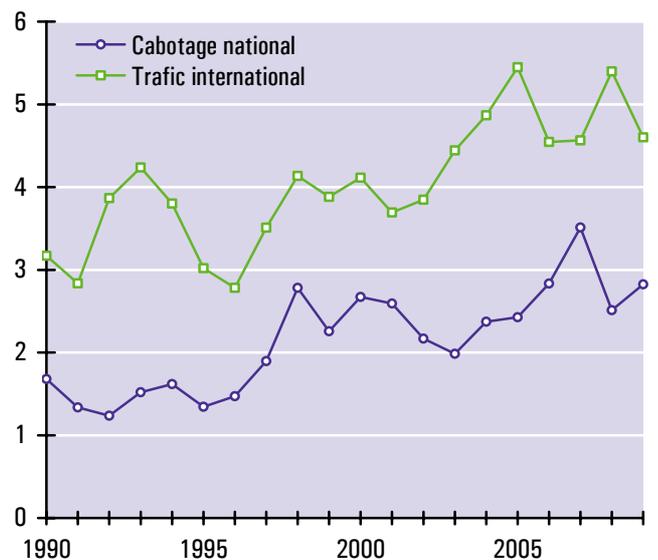


Source : Port Atlantique Nantes Saint-Nazaire

Répartition géographique des flux entrants



Répartition géographique des flux sortants



Source : Port Atlantique Nantes Saint-Nazaire

La faiblesse 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 1 570 000 tonnes et 145 700 EVP¹ en 2009.

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

En millier de tonnes	1990	1995	2000	2005	2008	2009
Dunkerque	781	847	1 327	1 836	1 675	1 801
Le Havre	8 343	9 066	13 781	21 076	24 870	22 196
Rouen	929	1 113	1 152	1 352	1 187	1 012
Nantes Saint-Nazaire	206	461	1 243	1 383	1 671	1 570
La Rochelle	0	3	110	56	55	57
Bordeaux	346	217	505	518	607	772
Marseille	5 372	5 251	7 165	8 825	8 397	8 667
Ensemble des G.P.M.	15 979	16 958	25 281	35 048	38 462	36 075

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.

Au cours de la dernière décennie, le port a même accentué son retard sur ses concurrents français, le trafic de conteneurs n'augmentant que de 31 % à Nantes / Saint-Nazaire (contre une croissance de 54 % sur l'ensemble des grands ports maritimes).

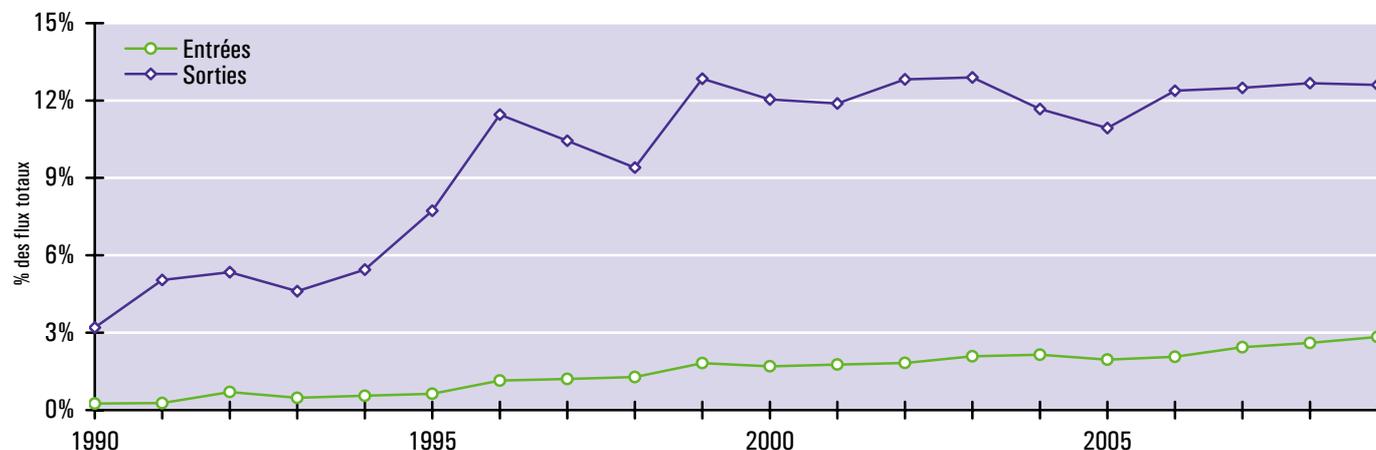
En 2009, à peine plus de 5 % du trafic du G.P.M.N.S.N. est conteneurisé, seulement un point de plus qu'en 1999.

En % du trafic total	1990	1995	2000	2005	2008	2009
Dunkerque	2,1%	2,2%	2,9%	3,4%	2,9%	4,0%
Le Havre	15,4%	16,9%	20,4%	28,1%	30,9%	30,1%
Rouen	4,2%	5,6%	5,1%	6,1%	5,2%	4,3%
Nantes Saint-Nazaire	0,8%	1,9%	3,9%	4,0%	5,0%	5,3%
La Rochelle	0,0%	0,0%	1,4%	0,8%	0,7%	0,8%
Bordeaux	3,6%	2,4%	5,4%	6,0%	6,7%	8,8%
Marseille	5,9%	6,1%	7,6%	9,1%	8,8%	10,4%
Ensemble des G.P.M.	6,6%	7,1%	9,1%	11,8%	12,5%	13,3%

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

L'activité agricole et industrielle de l'ouest de la France est certes d'un bon niveau mais, abstraction faite des vracs agroalimentaires (principalement céréaliers qui se prêtent mal à la conteneurisation) et des produits de grands volumes (tronçons d'Airbus ou paquebots de STX) qui par nature voyagent autrement, 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.E.D.D.M. - 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 autres ports de commerce, situés en Vendée, ceux des Sables-d'Olonne et de Port-Joinville. Le trafic du port des Sables-d'Olonne (820 000 tonnes) représente 0,24 % de celui de l'ensemble des ports métropolitains. Il est essentiellement constitué de matériaux de construction (sable et ciment) et de céréales (blé et maïs). Celui de Port-Joinville, situé sur la commune de l'Île-d'Yeu, est douze fois plus faible. Il est tourné vers l'approvisionnement des insulaires, majoritairement depuis le port des Sables-d'Olonne, en produits agro-alimentaires, produits pétroliers et matériaux de construction.

Les Sables-d'Olonne

Le port des Sables-d'Olonne est une concession de la Chambre de Commerce et d'Industrie de Vendée. Son trafic commercial est basé sur les entrées de sable, de ciment, d'engrais et sur les sorties de céréales. En progression continue entre 1997 et 2008, il a reculé de 9 % en 2009, sous l'effet du repli de l'économie, passant de 899 000 à 818 000 tonnes.

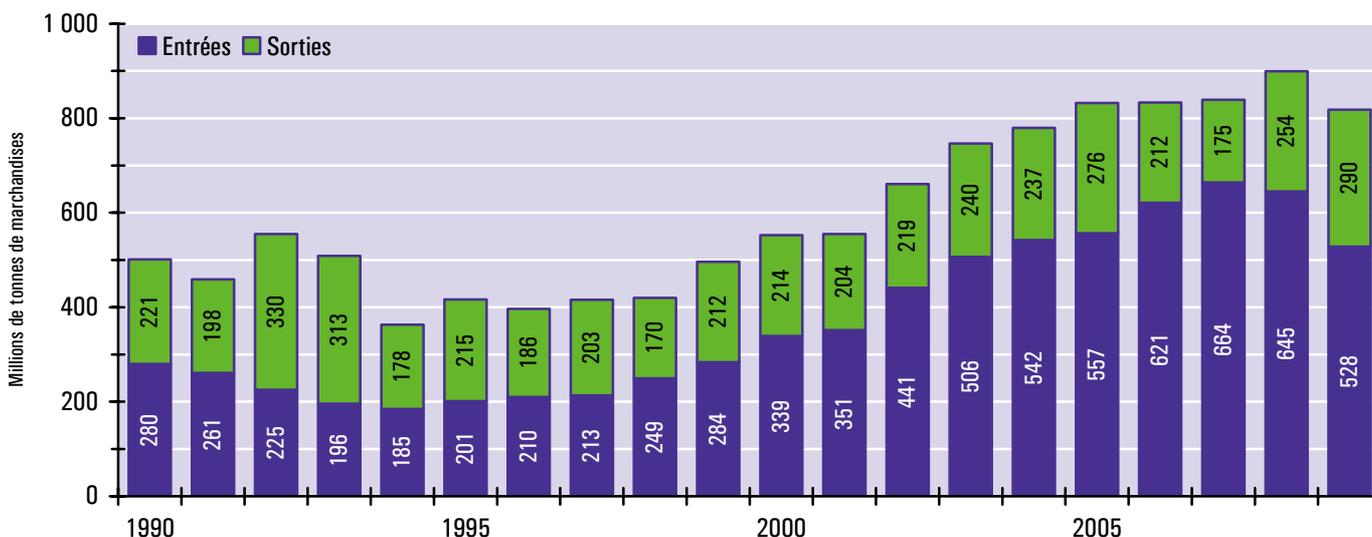
Structure du trafic du port des Sables-d'Olonne en 2008 et 2009

	2008	2009	Evolution
Entrées	645 116	528 346	- 18 %
Sorties	254 292	289 786	+ 14 %
Ensemble	899 408	818 132	- 9 %

Unité : tonne

Les entrées de sable marin constituent le premier poste du port sablais (394 000 tonnes en 2009). Elles ont diminué de 17 % suite à la crise du marché de la construction. Les exportations de céréales ont en revanche poursuivi leur progression initiée en 2008. Elles se sont accrues de 4 % en 2009 (240 000 tonnes, contre 230 000 en 2008 et 126 000 en 2007), se décomposant de la façon suivante : + 33 % pour le blé, + 10 % pour le maïs.

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

Le port de l'Île d'Yeu est géré conjointement par la Chambre de Commerce et d'Industrie de Vendée et le Conseil Général. Son trafic s'est élevé à 68 400 tonnes l'an passé (+ 7 % par rapport à 2008). Il est constitué 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 assure 60 % du trafic de l'Île d'Yeu, soit environ 40 000 tonnes par an. 90 à 95 % des tonnages sont réalisés dans le sens Les Sables-d'Olonne / Port-Joinville.

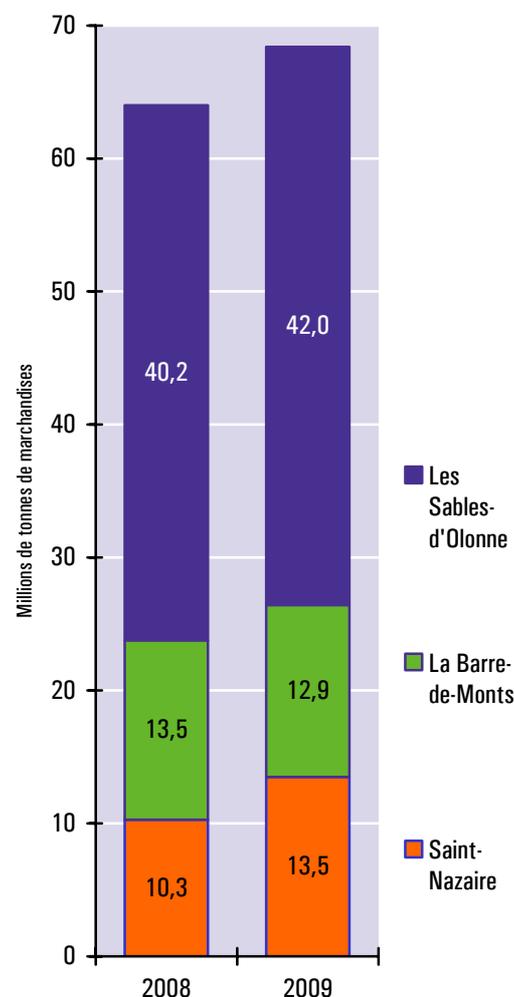
2. Le trafic de marchandises de la liaison de service public entre Port-Joinville (Île-d'Yeu) et Fromentine (La Barre-de-Monts)

Cette ligne de passagers est exploitée par la Compagnie Yeu Continent pour le compte du Conseil Général de Vendée. Elle transporte également des marchandises, à bord du caboteur mixte *Insula Oya II*. Cette activité complémentaire comprend l'acheminement de produits frais (pêche), 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 10 000 à 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 *Anatife*. Ce navire, souvent 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 *Anatife*, basé à Saint-Nazaire. Le trafic représente une dizaine de milliers de 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.

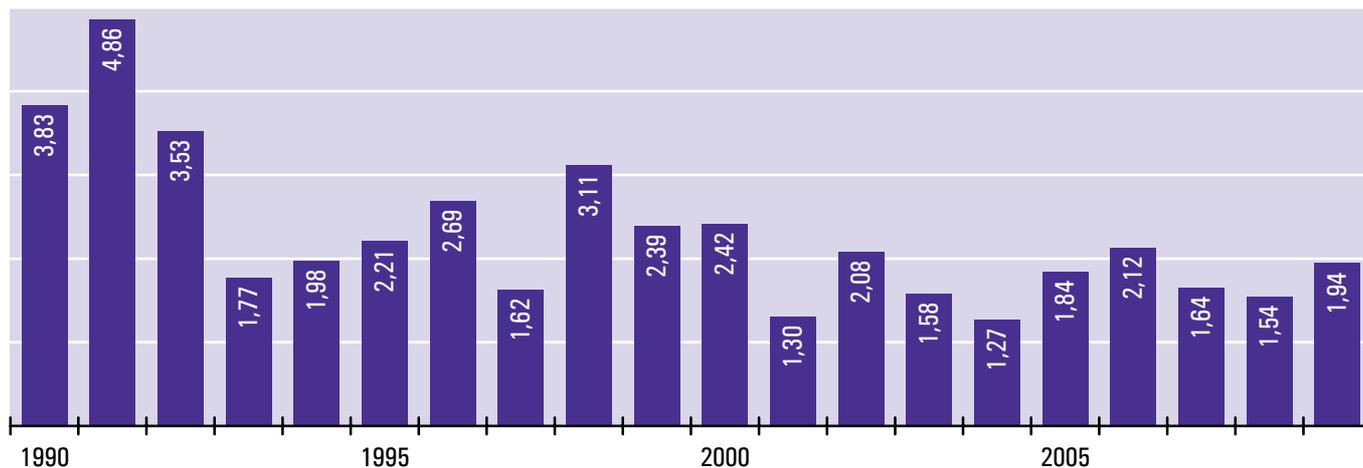
Un trafic fluvio-maritime en aval de Nantes

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. (1 944 000 tonnes l'an passé, + 26 % par rapport à 2008) est constitué du trafic fluvial entre les différents sites portuaires de l'estuaire de la Loire. Presque l'intégralité 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

A300, A330, A340 et A380). L'acheminement des tronçons d'avions est réalisé sur la Loire entre les postes rouliers de Cheviré et de Montoir.

En avril 2009, l'armateur Marfret a créé une desserte fluviale hebdomadaire de conteneurs entre Montoir-de-Bretagne et Nantes. La ligne n'a pas résisté à la crise économique et à la concurrence des transporteurs routiers qui ont consenti des rabais importants pour conserver leur marché. La ligne s'est arrêtée en octobre après avoir effectuée 53 voyages et transporté près de 400 EVP, représentant 3 000 tonnes de marchandises.

Trafic intérieur du Grand Port Maritime de Nantes Saint-Nazaire en 2008 et 2009

	2008	2009	Evolution
Charbon (Montoir / Cordemais)	1 528 084	1 926 654	+ 26 %
Pétrole raffiné (Donges / Cordemais)	0	11 348	
Conteneurs (Montoir / Nantes)	0	3 014	
Tronçons d'avions (Nantes / Montoir)	2 069	2 597	+ 26 %
Sable (gisement des Charpentiers / Montoir)	12 840	0	- 100 %
Ensemble	1 542 993	1 943 613	+ 26 %

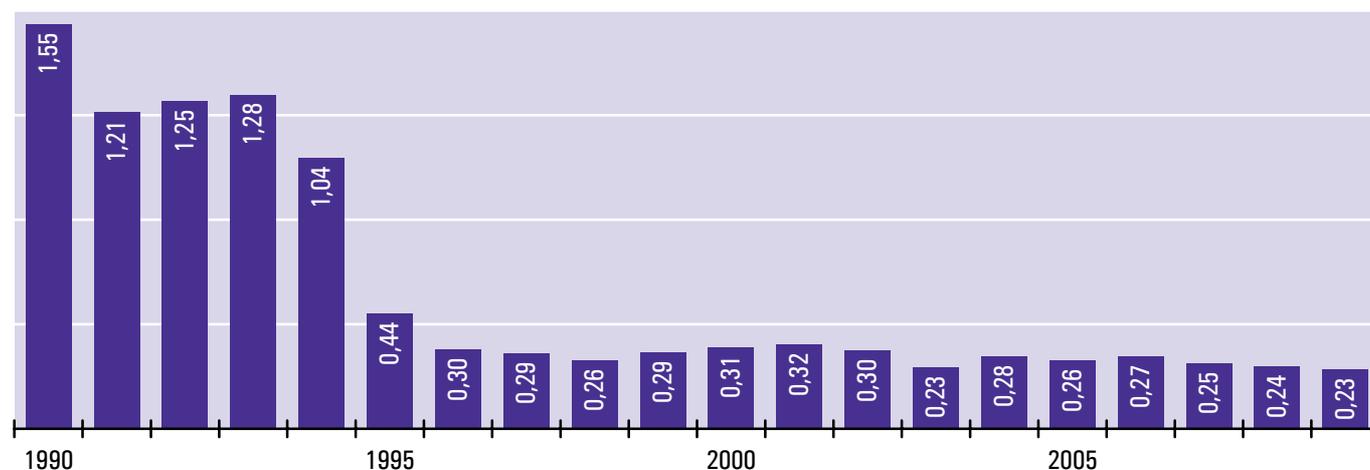
Unité : tonne

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 plus de 1 500 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 230 000 tonnes en 2009. 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 reculé de 3,7 % passant de 236 250 tonnes à 228 150 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 sont de quatre types en Pays de la Loire.

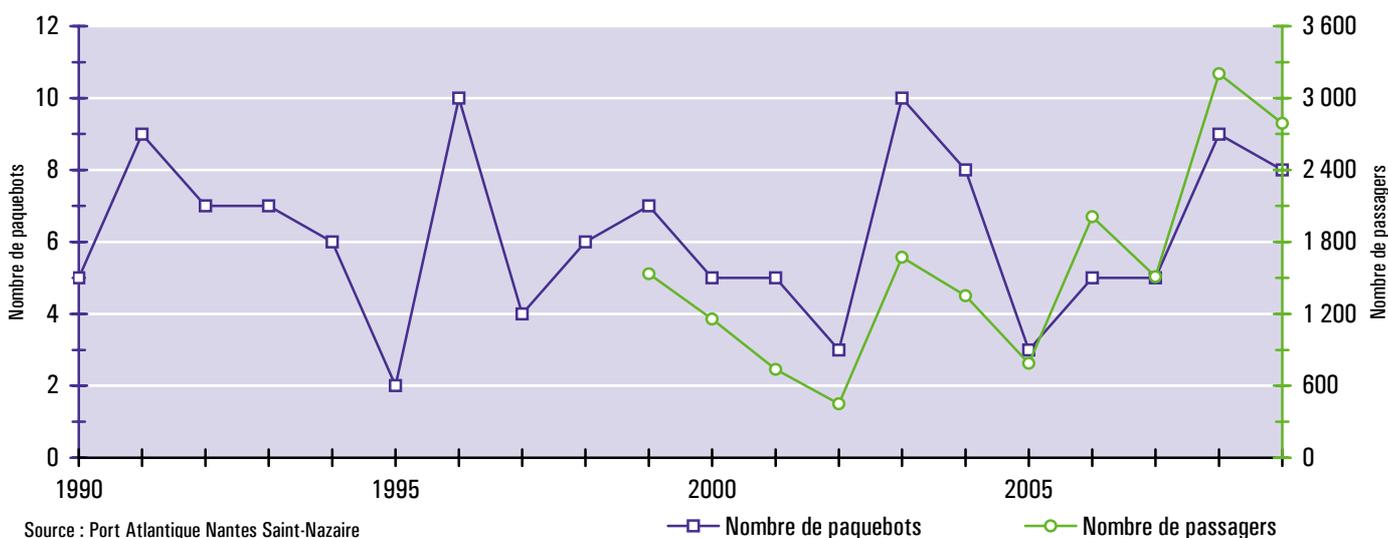
1. Touristes à bord des paquebots de croisières accostant à Nantes et Montoir-de-Bretagne
2. Voyageurs des lignes reliant la côte vendéenne et l'Île d'Yeu
3. Passagers des liaisons saisonnières depuis le littoral de la Loire-Atlantique
4. Usagers du service de passage d'eau de la ville des Sables-d'Olonne

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 Loire. 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 retenu pour les paquebots d'une longueur supérieure à 185 mètres,
- soit sur le quai Wilson à Nantes, en mesure d'accueillir les navires de 185 mètres (jusqu'à 200 mètres sous certaines conditions).

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



Cette activité du Grand Port Maritime est très marginale. Les 3 000 passagers accueillis les deux dernières années dans l'estuaire de la Loire représentent 0,1 % de la fréquentation totale de croisiéristes en France métropolitaine. En 2009, le nombre de passagers comptabilisés dans les ports français s'est élevé à 27,3 millions (dessertes de la Corse et des îles britanniques inclus). Sur le seul secteur de la croisière, la fréquentation a été de 2,34 millions de voyageurs (somme des passagers en escale et commençant ou terminant une traversée), en augmentation de 12 % par rapport à 2008. Si la Méditerranée représente les deux tiers des passagers, les ports de la façade atlantique sont en phase d'émergence. En 2009, ceux situés à proximité des Pays de la Loire ont nettement plus accueillis de passagers en croisière que le port de Nantes Saint-Nazaire (Brest : 28 000 voyageurs ; Bordeaux : 25 400 ; La Rochelle : 18 800).

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 ancienne friche industrielle, est excentré par rapport au centre-ville et ne permet pas de recevoir les bateaux longs de plus de 200 mètres ;
- 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 est de faire de ces passagers des futurs ambassadeurs des Pays de la Loire.

2 790 passagers ont fait escale l'an passé en Basse-Loire. Si cette fréquentation s'inscrit en recul de 13 % par rapport à 2008, elle demeure pourtant nettement supérieure à celle de la période antérieure (en moyenne, 1 250 passagers entre 1999 et 2007). 2010 s'annonce en retrait : seulement cinq paquebots de croisières sont attendus cette année à Nantes et Montoir-de-Bretagne.

Escale des paquebots de croisières dans l'estuaire de la Loire en 2008 et 2009

	2008	2009	Evolution
Nombre de paquebots	9	8	- 11 %
Nombre de passagers	3 203	2 790	- 13 %

Source : Port Atlantique Nantes Saint-Nazaire

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, a vu son trafic progresser de 22 % en 2009.

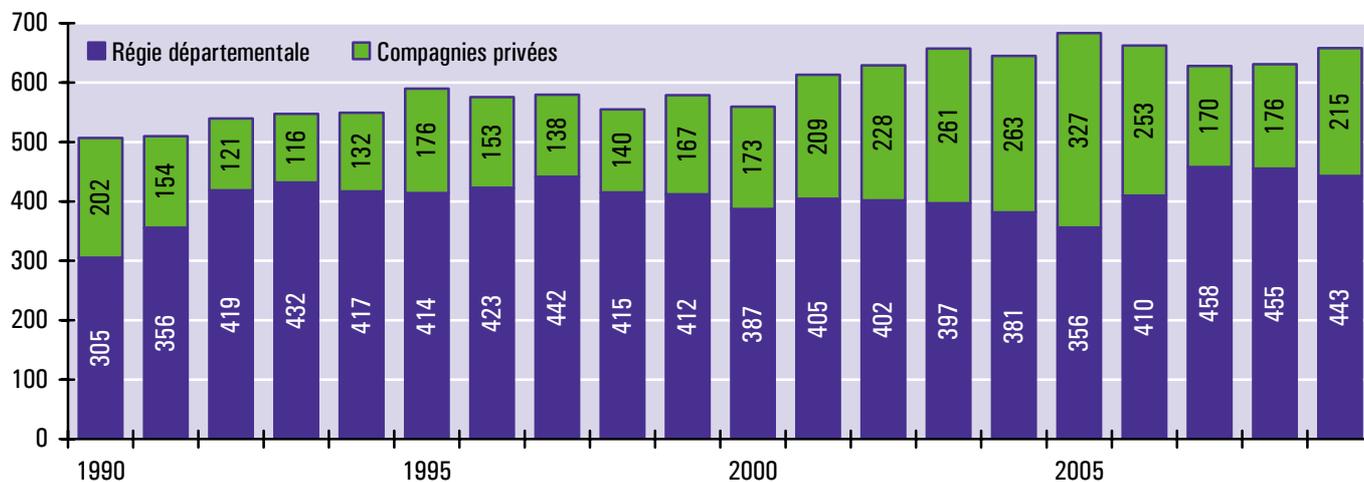
Deux types de desserte coexistent, correspondant à des catégories spécifiques d'usagers :

- 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). Les trois bateaux qui assurent la traversée sont la propriété du Conseil Général de Vendée.

Depuis le renouvellement de sa flotte marqué par la mise en service de deux catamarans en 2006 (*le Pont d'Yeu* et *Le Châtelet*), l'activité de la Compagnie Yeu Continent a légèrement reculé : - 0,6 % en 2008 puis - 2,7 % en 2009. Avec 443 000 passagers transportés l'an passé, le service public ne représente ainsi plus que 67 % du trafic maritime de voyageurs à destination de l'Île d'Yeu contre 73 % 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 Vendéenne, 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*, l'*Ogia* et le *Port-Olona*.

En 2009, la Compagnie Vendéenne a poursuivi sa politique de modernisation et de renforcement de son offre. Elle a transporté 122 000 passagers depuis Fromentine (+ 29 % par rapport à 2008) et 93 000 au départ de Saint-Gilles-Croix-de-Vie (+ 28 %). Elle a, en revanche, arrêté en 2008 l'exploitation de la ligne au départ des Sables-d'Olonne, pénalisée par son éloignement de Port-Joinville.

Trafic commercial de passagers des liaisons maritimes avec l'île d'Yeu en 2008 et 2009

	2008	2009	Evolution
La Barre-de-Monts (Fromentine)	549 815	565 510	+ 3 %
Saint-Gilles-Croix-de-Vie	72 452	92 642	+ 28 %
Les Sables-d'Olonne	8 577	0	- 100 %
Ensemble	630 844	658 152	+ 4 %

Unité : voyage

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

Noirmoutier et les îles du Morbihan sont desservies en été depuis la Loire-Atlantique

En dépit de l'absence d'îles habitées en Loire-Atlantique, deux compagnies de transports maritimes de passagers assurent 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 assurées de mai à septembre. En juillet et août, les départs sont quotidiens. Au total, 18 000 passagers sont transportés à l'année sur les deux monocoques *Govihan* et *Kerpenhir*.
- 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).

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

Navettes maritimes des Sables-d'Olonne : plus de 250 000 passagers par an

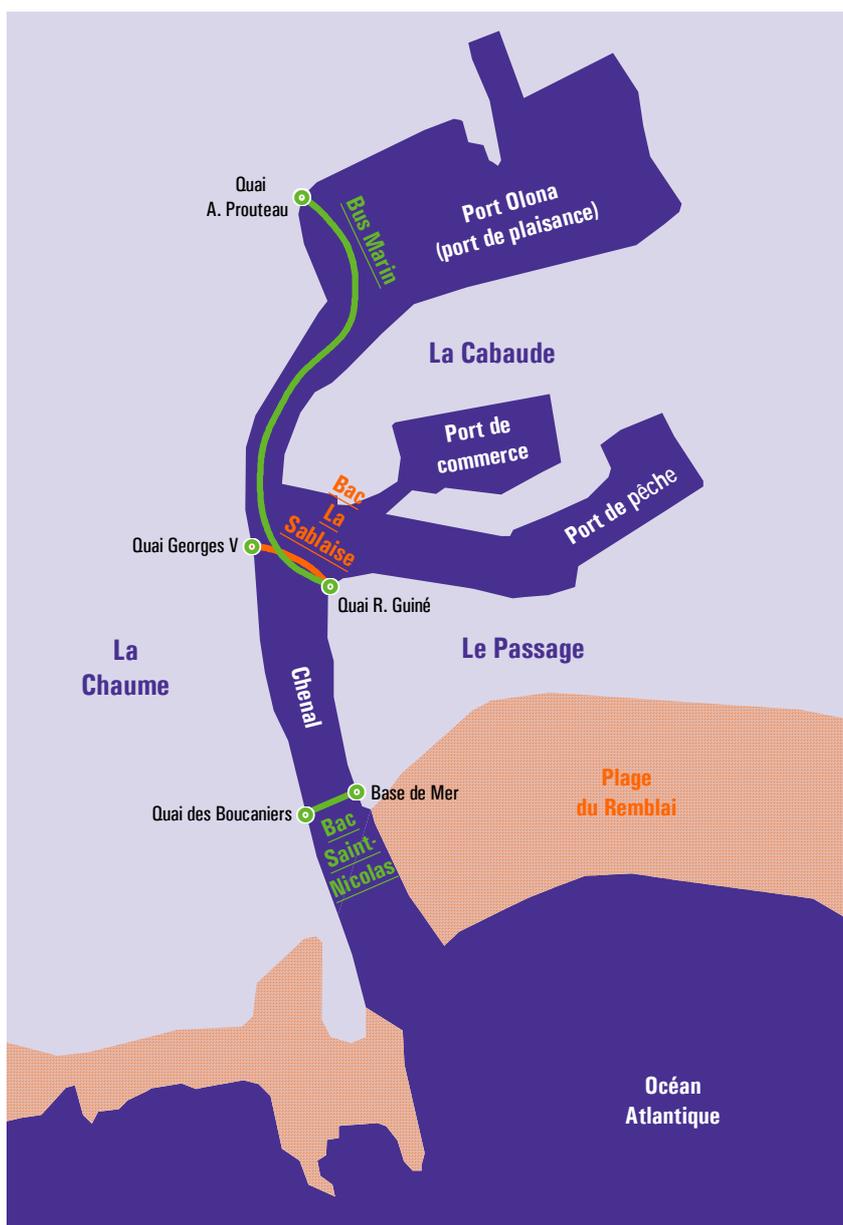
Sur le territoire de la commune des Sables-d'Olonne, un service de passage d'eau relie, depuis 1979, le quartier de la Chaume au centre historique de la ville¹. La municipalité des Sables-d'Olonne est l'autorité organisatrice de ces navettes maritimes qui ne sont pas intégrées au réseau de transport collectif urbain de l'agglomération. Elle a confiée l'exploitation de la concession à l'entreprise Viaud Gérard Edgar Claude, en délégation de service public.

Trois liaisons sont proposées :

- 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 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.

Le service de passage d'eau draine au total 250 000 passagers à l'année. Une forte hausse de fréquentation a été observée au cours de la dernière période. Entre juin 2008 et mai 2009, 261 393 voyages ont été recensés contre 218 907 un an plus tôt (+ 19 %).

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



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

¹ 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.



Le bac *La Sablaise*, accosté quai Guiné (au second plan, le ponton du quai Georges V).
© Ville des Sables-d'Olonne



Le chenal des Sables-d'Olonne vu du quartier de la Chaume, avec l'entrée de Port Olona en arrière plan et celle des ports de commerce et de pêche à droite.
© Floentriv

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

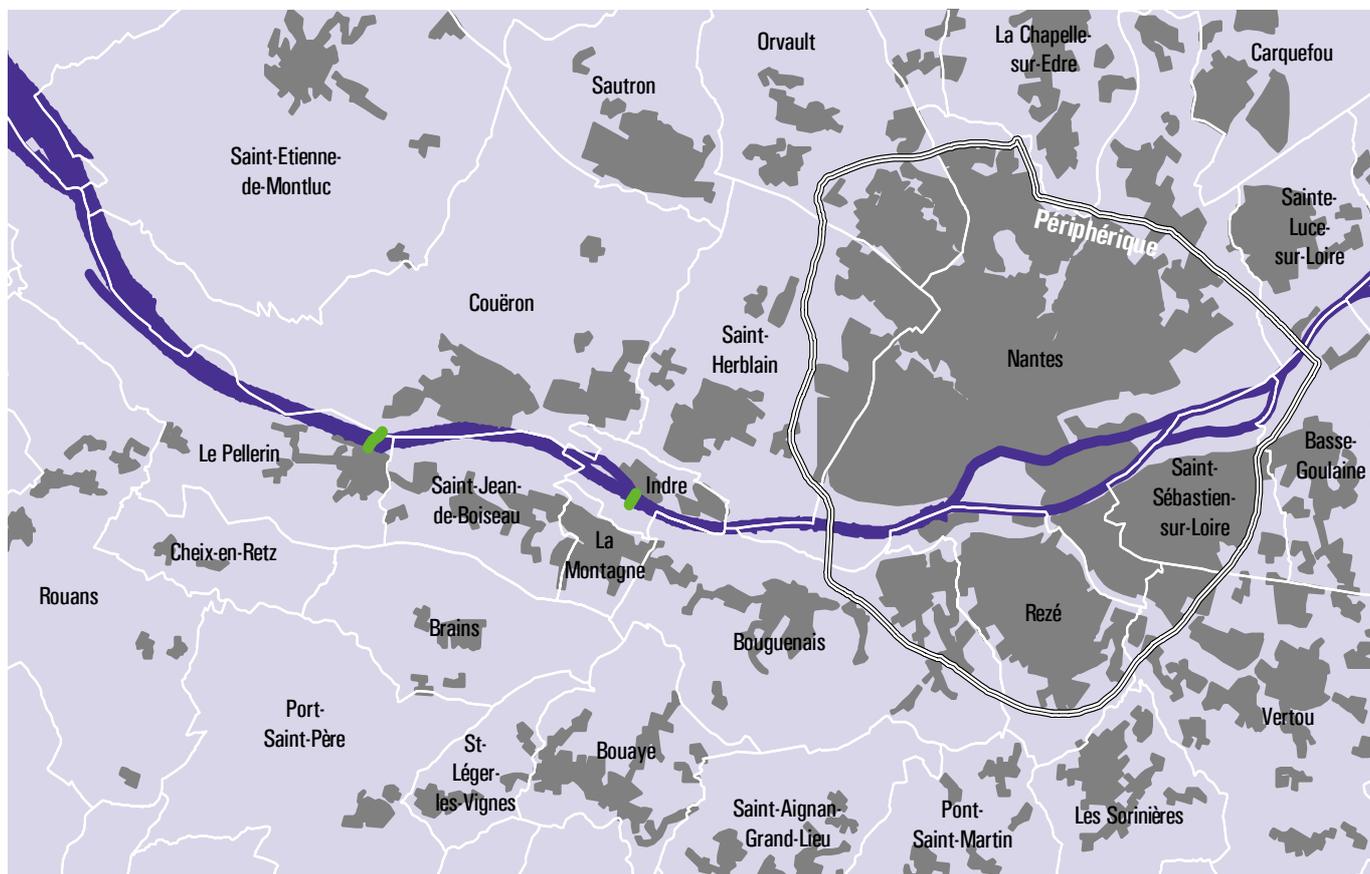
L'utilisation des transports fluviaux de voyageurs est de plus en plus fréquente en Pays de la Loire. Il convient de distinguer deux types de liaisons :

- 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 : le flux de passagers le plus important de France

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. 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 assurent la navette de ces deux passages d'eaux et confie 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).

La Compagnie des Bacs de Loire se targue d'être 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 2009, les deux bacs ont transporté 942 688 véhicules (+ 0,7 % par rapport à 2008) et 1 882 164 passagers (+ 4,2 %). Au total, 40 000 traversées ont été effectuées l'an passé.

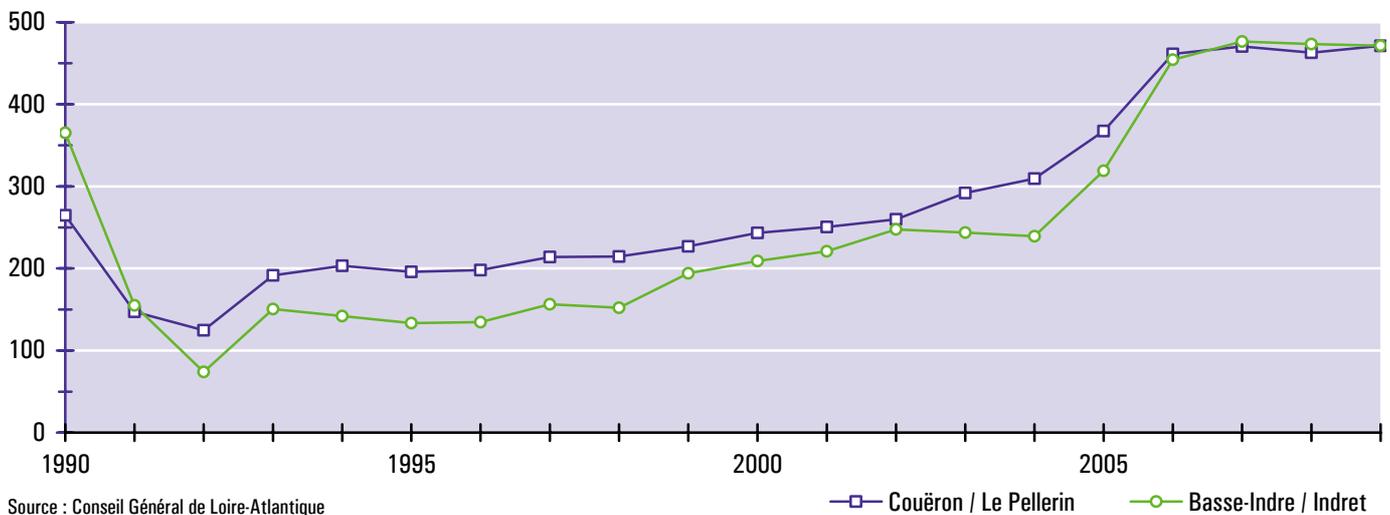
Trafic de véhicules des bacs de Loire en 2008 et 2009

	2008	2009	Evolution
Couëron / Le Pellerin	462 910	471 220	+ 2 %
Basse-Indre / Indret	473 467	471 468	- 0 %
Ensemble	936 377	942 688	+ 1 %

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 Chevirié, intervenue en avril 1991. De 1992 à 2004, en raison de l'engorgement croissant du périphérique nantais, les flux ont régulièrement augmenté. La gratuité 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 s'est stabilisée aux alentours de 950 000 véhicules par an.

Trafic des bacs de Loire (en milliers de véhicules)

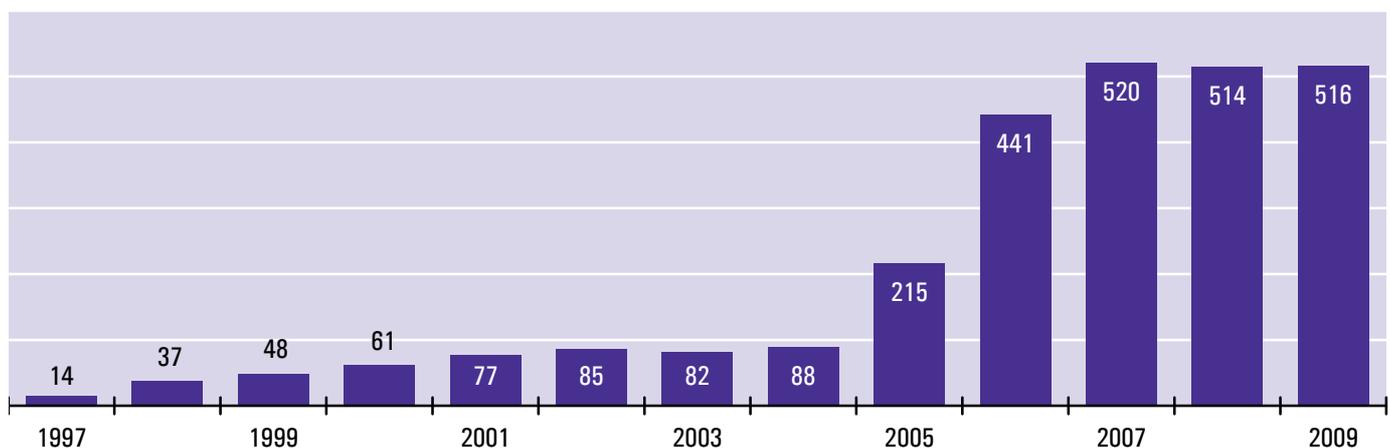


Source : Conseil Général de Loire-Atlantique

Le réseau de navettes fluviales Navibus a transporté un demi-million de voyageurs en 2009

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 transports collectifs de l'agglomération nantaise.

Fréquentation du réseau Navibus (en milliers de voyages)



Source : SEMITAN

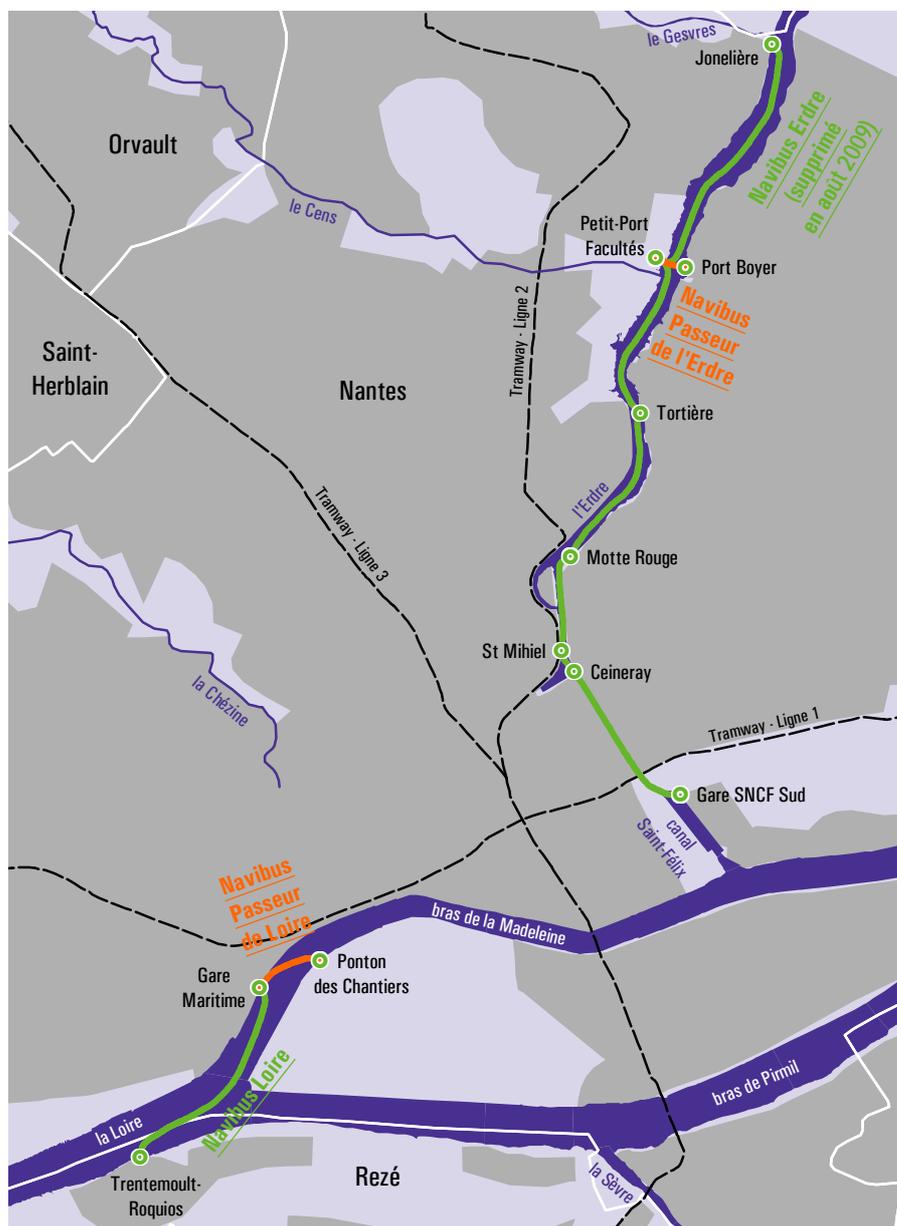
¹ Société d'Economie Mixte des Transports de l'Agglomération Nantaise

Jusqu'en août 2009, le réseau Navibus se composait de trois 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).
- 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.
- 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, ...). 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 2008. 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 les 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 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.

Depuis l'arrêt de l'exploitation du Navibus Erdre, le réseau n'est plus constitué que de trois lignes (deux régulières et une saisonnière). Sa longueur est dorénavant de 1 850 mètres (Navibus Loire : 1 400 mètres ; Navibus Passeur de Loire : 290 mètres ; Navibus Passeur de l'Erdre : 160 mètres).

Localisation géographique du réseau Navibus



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

Zones d'habitat

Fréquentation du réseau Navibus en 2008 et 2009

	2008	2009	Evolution
Navibus Passeur de l'Erdre	79 309	79 986	+ 1 %
Navibus Loire	364 590	371 658	+ 2 %
Navibus Erdre	70 505	55 770	- 21 %
Navibus Passeur de Loire	0	8 384	
Ensemble	514 404	515 798	+ 0 %

Unité : voyage

Source : SEMITAN

516 000 voyages ont été recensés en 2009 sur le réseau Navibus (+ 0,3 % par rapport à 2008). Le Navibus Loire, qui a connu une progression continue depuis sa mise en service en 2005, représente près des ¾ de cette fréquentation. En raison de l'arrêt de son exploitation en cours d'année, le Navibus Erdre a vu son trafic chuter de 21 %. Le Passeur de l'Erdre est resté stable, assez loin de son record de 2007 (90 000 voyages).

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 ou sans restauration. 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, Paimbœuf 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 de la *Pimpante II* (qui était 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 Oudon ou Le Cellier et des balades fluviales de Saumur et ses alentours, à bord du *Saumur-Loire*.
 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 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 11 903 visiteurs en 2009 (contre 11 067 en 2008 et 10 791 en 2007).

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 transportent 11 millions de passagers par an dont 70 % en Île-de-France.

- A Montjean-sur-Loire (49), des croisières sur la Loire sont proposées d'avril à novembre à bord de la *Ligériade II* et du *Balbuzard*. 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.
- Le SITVAL (Syndicat intercommunal touristique du Val de Loire), basé à La Ménitrie (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 Ménitrie, 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.
- 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 Doure*. L'entreprise est basée à Angers.
- Batellerie Promenades Val De Loire & Sarthe, situé à Cheffes (49), organise depuis 1989 des promenades touristiques, à bord de *L'Union*. Au départ d'Angers, Cheffes et Châteauneuf-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.
- En juillet et août 2009, Angers Loire Métropole a mis en place des navettes fluviales sur la Loire, la Maine, la Mayenne et la Sarthe. Deux lignes ont fonctionné, sur la Maine et la Loire (entre Angers, Bouchemaine et Béhuard) et vers les Basses Vallées Angevines (entre Angers, Ecoflant et Cantenay-Epinard), grâce à trois bateaux affrétés : *Hirondelle*, *Union* et la *Nonchalante*. La fréquentation s'est élevée à 2 246 passagers en 2009. Le dispositif a été renforcé lors de l'été 2010.

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. Il 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.
- 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).

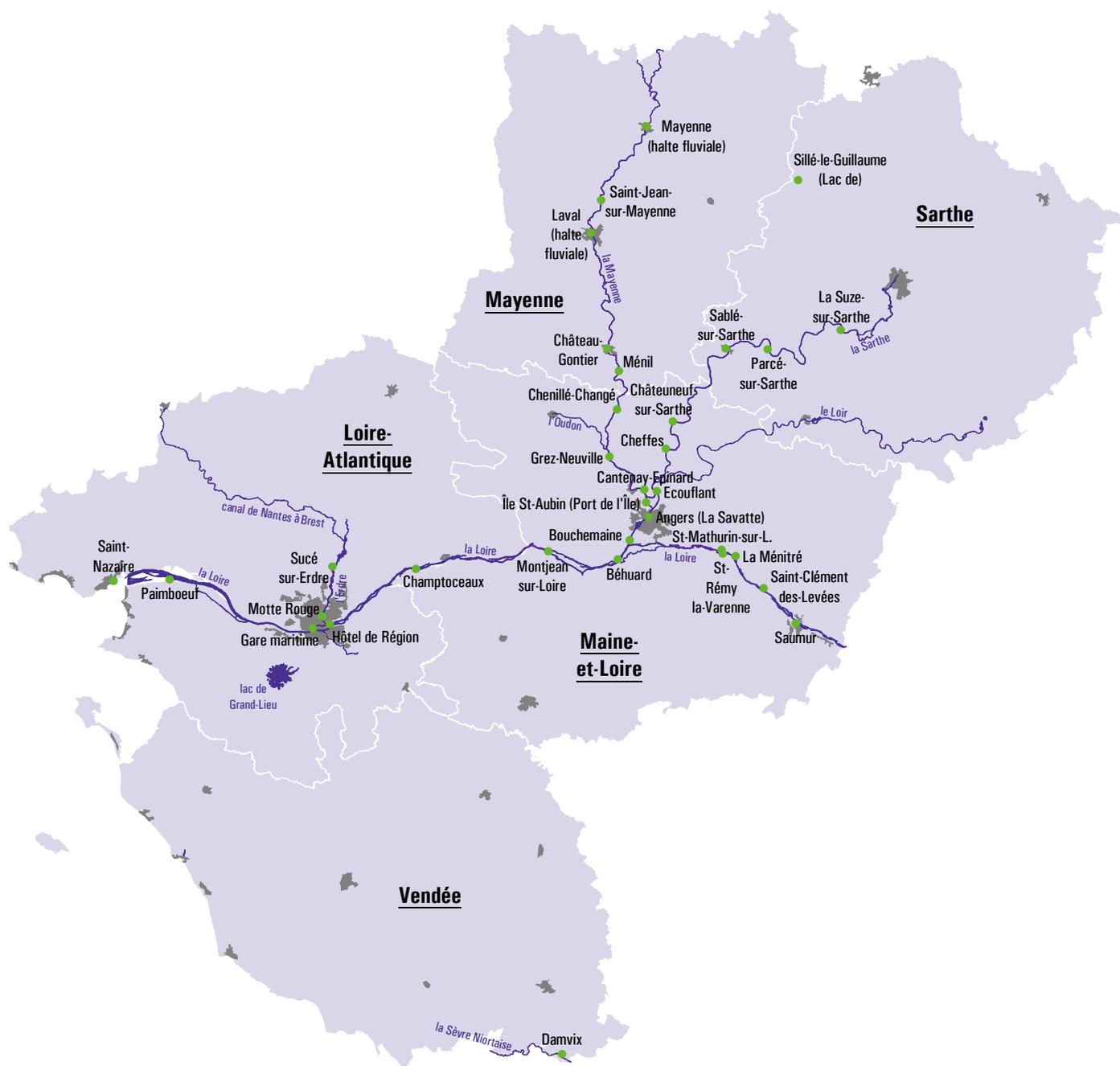
¹ L'île Saint-Aubin, formée par la confluence de la Mayenne, de la Sarthe et de la Vieille Maine, est un site de 600 hectares. Elle n'est pas habitée. Son territoire, situé sur la commune d'Angers à seulement trois kilomètres du centre-ville, est régulièrement inondé.

- 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.

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.

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, Tourisme – Les navires de croisière sont moins nombreux à s'arrêter à Nantes, *20 Minutes*, 6 mai 2010, 1 page.

BRITZ Caroline, Pajarola – Quarante ans de fret vers l'île d'Yeu, *Le Marin*, 16 octobre 2009, 1 page.

Bureau de l'observation économique des transports fluviaux et maritimes et des ports (D.G.I.T.M.), *Bilan annuel des ports maritimes et voies navigables – Résultats 2009 provisoires*, Ministère de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement durable et de la Mer, janvier 2010, 31 pages.

DAHERON Nicolas, Navires de croisière – De rares escales dans la cité portuaire, *Presse-Océan*, 16 septembre 2009, 1 page.

DOSSAL Philippe, HERVOUËT Dominique, LE NEVE Florence & ROUX Denis, Grand port maritime Nantes Saint-Nazaire – La croisée des chemins, *Plein Ouest*, n° 146, pages 30 à 41.

LE MEUR Jacques, Pétrole – L'«Anatife» fait du microcabotage, *Le Marin*, 3 septembre 2010, 1 page.

LE PROVOST Jean-Marie, Les Sables d'Olonne : la chute après des années de hausse continue, *Ports de commerce 2010*, Hors série *Le Marin*, avril 2010, 1 page.

LE PROVOST Jean-Marie, Vendée : deux compagnies vers Yeu, *Navires à passagers 2010*, *Le Marin*, cahier au n° 3281, 28 mai 2010, 1 page.

LUCAS Jean-Philippe, Des capitaines traversiers – Les bacs de Loire, plus gros transporteurs de passagers en France, *Presse-Océan*, 20 juillet 2009.

LUCAS Jean-Philippe, Montoir / Nantes par la Loire : service supprimé au bout de six mois – Le fluvial coule à pic, *Presse-Océan*, 12 novembre 2009, 1 page.

MARTIN Eric, Conteneur : Marfret stoppe son service sur la Loire, *Le Marin*, 3 octobre 2009, 1 page.

MARTIN Eric, Nantes Saint-Nazaire : le trafic repasse sous les 30 millions de tonnes, *Le Marin*, 8 janvier 2010, 1 page.

MARTIN Eric, Dossier Nantes Saint-Nazaire – Arc-bouté face à la tempête, *Le Marin*, 23 avril 2010, pages 17 à 22.

MARTIN Eric, Les bacs de Loire en forme, *Navires à passagers 2010*, *Le Marin*, cahier au n° 3281, 28 mai 2010, 1 page.

Port Atlantique Nantes Saint-Nazaire, *Rapport annuel 2009*, mai 2010, 58 pages.

Port Atlantique Nantes Saint-Nazaire, *Statistiques 2009*, juin 2010, 34 pages.

RAT Jocelyn, La navette fluviale Jules Verne a pris l'eau, *Ouest-France*, 15 décembre 2009, 1 page.

RYO Cathy, La crise fait tanguer le port Nantes Saint-Nazaire – Un trafic 2009 en berne, *L'Echo de la Presqu'île*, 8 janvier 2010, 1 page.

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) :
André Bocquel

*La situation
des transports
en Pays de la Loire*

Service connaissance
des territoires et évaluation
Division statistiques

Directeur
de la publication :
Hubert Ferry-Wilczek

ISSN : en cours

© DREAL 2010