

Bilan 2011 et perspectives du Grand Port Maritime de Nantes Saint-Nazaire

Avec la mise en place d'une nouvelle organisation de l'exploitation des terminaux, l'année 2011 marque une étape décisive de la vie portuaire ligérienne. Le Grand Port Maritime de Nantes Saint-Nazaire, qui a été certifié ISO 9001 et 14001, a par ailleurs réalisé un programme d'investissements de 25 millions d'euros. Il a également conduit des travaux dans l'objectif de favoriser le développement de la logistique et du transport ferroviaire et de contribuer à l'émergence d'une nouvelle filière industrielle.

- Le nouveau visage du port de Nantes Saint-Nazaire
- Un trafic stable dans un contexte économique mondial difficile
- Un programme d'investissements de 25 millions d'euros
- Quelques grandes orientations pour l'année 2012

Clé USB jointe : prises de vues des sites portuaires et principaux chantiers conduits en 2011.

Le nouveau visage du port de Nantes Saint-Nazaire

Créé par décret du 9 octobre 2008, le Grand Port Maritime de Nantes Saint-Nazaire est un établissement public de l'État. Il est chargé de mettre en œuvre les politiques publiques d'aménagement et de développement durables en composant avec l'économie, l'emploi et l'environnement. Plusieurs missions lui sont confiées : la réalisation, l'exploitation et l'entretien des accès maritimes, la police, la sécurité et la sûreté, la valorisation du domaine, la préservation des espaces naturels, la construction et l'entretien des infrastructures, la promotion de l'offre de dessertes ferroviaires et fluviales, l'aménagement et la gestion de zones industrielles et logistiques et la promotion générale.

Le Grand Port Maritime de Nantes Saint-Nazaire est ainsi un outil de développement économique et un aménageur, qui travaille en partenariat avec les autres acteurs publics (Etat, collectivités locales, chambres consulaires...) et privés (entreprises industrielles et portuaires, logisticiens, chargeurs...) du territoire. Il est propriétaire d'un domaine de 2 700 hectares (ha), dont 1 350 ha de zones portuaires, logistiques et industrielles aménagées. La surface non aménagée représente également 1 350 ha, dont 950 ha à vocation d'espaces naturels.

■ Une gouvernance en ordre de marche

La loi du 4 juillet 2008 portant réforme portuaire prévoit que la gouvernance des grands ports maritimes s'articule autour d'organes consultatifs et décisionnels. Le Conseil de Surveillance, éclairé des avis et des débats du Conseil de Développement et du Conseil Scientifique de l'Estuaire de la Loire, arrête les orientations stratégiques du Grand Port Maritime et exerce le contrôle permanent de sa gestion. Le Directoire assure la direction de l'établissement et est responsable de sa gestion.

La loi a également prévu la création de conseils de coordination interportuaire, dans l'objectif d'assurer la cohérence des actions de grands ports maritimes situés dans un même ensemble géographique. Le Conseil de Coordination Interportuaire de l'Atlantique rassemble les ports de Bordeaux, La Rochelle et Nantes Saint-Nazaire.

Au cours de l'année 2011, le Conseil de Développement, instance représentative de la société civile et lieu de débat et d'échanges, s'est réuni quatre fois. Il a abordé des thématiques diversifiées dont les autoroutes de la mer, les sujets d'aménagement de type "Ville-Port" du site de Saint-Nazaire, le plan de déplacement urbain de Nantes Métropole et les perspectives d'évolution du réseau routier de la Loire-Atlantique.

Le Conseil Scientifique de l'Estuaire de la Loire s'est réuni à la préfecture de Loire-Atlantique en juin 2011. Deux thèmes ont été abordés : l'évaluation d'une pollution par hydrocarbures en Loire et la démarche de création d'une réserve naturelle nationale sur l'estuaire de la Loire.

Le Conseil de Surveillance a tenu cinq séances, dont une dédiée à la filière des énergies marines renouvelables.

■ Une nouvelle organisation des directions

Dès le printemps 2010, l'équipe de direction du Grand Port Maritime a engagé une réflexion pour adapter l'organisation de l'établissement aux nouvelles missions que lui confie la Loi. Ces travaux se sont appuyés sur plusieurs fondamentaux, tels que le renforcement de l'écoute et de la satisfaction des clients, le développement du rôle d'aménageur des territoires ligériens, la reconquête de l'hinterland et l'évolution du modèle économique de l'établissement, en raison notamment du transfert des activités de manutention.

Finalisée début 2011, la nouvelle organisation du Grand Port Maritime s'articule autour de six directions (Cabinet et Communication, Relation Clients, Opérations et Maintenance, Finances et Programmation, Territoires Infrastructures Environnement et Secrétariat Général) auxquelles vient s'ajouter une agence comptable.

Le Grand Port Maritime emploie aujourd'hui 550 salariés. L'activité dans la circonscription portuaire crée 16 000 emplois sur les territoires ligériens (INSEE, 2008) et en génère 10 000 complémentaires dans les régions du Grand Ouest.

▪ Vers une démarche intégrée QSE

Depuis plusieurs années, le Grand Port Maritime de Nantes Saint-Nazaire est engagé dans une logique d'amélioration continue. Basée sur l'écoute des clients, la compréhension de leurs attentes et l'identification de leurs besoins, elle lui permet d'améliorer progressivement sa performance.

L'efficacité de l'organisation et des actions mises en place a été reconnue, en janvier 2011, par la double certification ISO 9001 et ISO 14001, attribuée par la société Det Norske Veritas (DNV). La première concerne l'ensemble des activités du Grand Port Maritime, la seconde se rapporte aux activités capitainerie, dragages et services aux navires.

Une démarche de management intégré, de type QSE (Qualité, Sécurité, Environnement) a été engagée fin 2011. La démarche de certification MASE (Manuel pour l'Amélioration de la Sécurité en Entreprise) est actuellement à l'étude et devrait être effective en fin d'année 2012.

▪ Une nouvelle organisation de l'exploitation portuaire ligérienne

Après plusieurs étapes clés, dont l'adoption du projet stratégique, la cession des outillages et la création d'un groupement de main d'œuvre, la nouvelle organisation de l'exploitation des terminaux du port de Nantes Saint-Nazaire est à présent opérationnelle.

Le Grand Port Maritime a adopté son projet stratégique le 12 juin 2009. Celui-ci précise le périmètre des terminaux portuaires de l'estuaire de la Loire. Des négociations de gré à gré engagées avec les acteurs portuaires locaux ont abouti pour cinq terminaux. D'amont en aval :

- ✓ Le terminal céréalier de Roche-Maurice est exploité par Sonastock (groupe InVivo) ;
- ✓ Le terminal charbonnier de Montoir-de-Bretagne par Opérateur de Terminal Charbonnier de Montoir (OTCM), filiale d'EDF Trading Logistics à 60 % et de Sea Invest à 40 % ;
- ✓ Les postes 1 à 3 du terminal multivrac de Montoir-de-Bretagne par Montoir Bulk Terminal (MBT), filiale de Sea Invest (67 %) et du groupe MTTM La Fraternelle (33 %) ;
- ✓ Le poste 4 du terminal multivrac de Montoir-de-Bretagne par TMV4, contrôlé par Sonastock (groupe InVivo) à 50 % et Atlantique Négoce (groupe Holcim) à 50 % ;
- ✓ Le terminal à marchandises diverses et conteneurs de Montoir-de-Bretagne par Terminal du Grand Ouest (TGO), filiale de CMA CGM (50 %) et du groupe Bolloré (50 %).

Les négociations de gré à gré pour les sites nantais, hors terminal céréalier de Roche-Maurice, ainsi que la procédure d'appel d'offres qui a suivi, n'ont pas permis d'aboutir à des conditions acceptables de transfert. Le Grand Port Maritime a donc décidé, en application de la loi portant réforme portuaire, de créer une filiale d'exploitation, baptisée Nantes Port Terminal.

Le terminal de Saint-Nazaire, dont l'activité d'exploitation des outillages a été qualifiée d'accessoire, au sens de la loi, sera exploité par le Grand Port Maritime.

Deux arrêtés ministériels, publiés le 19 décembre 2011, autorisent l'exploitation par le Grand Port Maritime des sites nantais et nazairiens.

Un trafic stable dans un contexte économique mondial difficile

En 2011, le trafic extérieur du port de Nantes Saint-Nazaire s'élève à 30,6 millions de tonnes. D'un niveau comparable à celui de 2010, il est caractérisé par une disparité entre l'évolution des importations (- 4,1 %) et des exportations (+ 5 %), celles-ci représentant près du tiers du trafic total. La progression des trafics conteneurisés, rouliers et céréaliers a globalement compensé le fléchissement des trafics de gaz naturel, de charbon et d'aliments du bétail.

En raison de la situation économique mondiale, de la concurrence des gazoducs et face à des marchés caractérisés par une forte demande asiatique, le trafic de gaz naturel liquéfié a chuté de plus de 20 % par rapport à celui de l'année 2010. Les approvisionnements de charbon sont en baisse de près de 8 %, les températures hivernales ayant été clémentes et la centrale électrique de Cordemais ayant privilégié la réduction de ses stocks de combustible, après une année 2010 où elle avait été fortement sollicitée pour compenser les arrêts pour maintenance des réacteurs nucléaires français.

Le pétrole brut est revenu à son niveau habituel, tout comme les exportations d'hydrocarbures raffinés, et ce malgré la fermeture de certains marchés, dont les Etats-Unis, pour partie compensée par des trafics ponctuels vers l'Afrique. Les autres vracs liquides, portés par les produits chimiques et agroalimentaires, augmentent de plus de 10 %. Ce résultat est issu du développement conjoint des usines Cargill et Diester de Montoir-de-Bretagne.

Le trafic de céréales s'élève à 1,6 million de tonnes. Ce niveau record pour le port de Nantes Saint-Nazaire, le deuxième consécutif, est l'une des conséquences des catastrophes naturelles qui ont impacté les principaux pays producteurs mondiaux, dont l'Australie et la Russie. En raison d'une conjoncture économique agricole difficile, les trafics d'engrais sont à la baisse, tout comme les tourteaux de soja, directement concurrencés par le tournesol et le colza métropolitains, moins onéreux. En corrélation avec l'évolution du marché du bâtiment et des travaux publics, le trafic de sable de mer accuse une légère baisse. C'est également le cas des exportations de ferraille de recyclage, destinée principalement aux aciéries d'Espagne et du Maghreb.

■ Une progression de plus de 17 % des marchandises diverses

Malgré la modification de la ligne Antilles de CMA CGM en janvier 2011 et la réorganisation de la ligne Océan Indien Australie Nouvelle-Zélande de MSC en septembre de la même année, le trafic conteneurs est en croissance de plus de 6 %. Les récents services feeders au départ de Montoir-de-Bretagne vers les ports d'Europe du Nord contribuent à cette évolution favorable.

Enfin, grâce à la montée en puissance de l'autoroute de la mer entre Montoir et Gijón, en Espagne, le trafic roulier a plus que doublé, dépassant la barre du million de tonnes. La première année d'exploitation est caractérisée par des résultats supérieurs des trois quarts aux prévisions initiales de l'armateur LD Lines. En 2011, plus de 18 000 poids lourds ont transité sur la ligne.

Un programme d'investissements de 25 millions d'euros

Sur l'année 2011, le programme d'investissements du Grand Port Maritime de Nantes Saint-Nazaire s'élève à 25 millions d'euros (M€). Il intègre plusieurs opérations engagées les années précédentes, dont le remplacement de la porte aval de la forme Joubert, la modernisation du parc d'engins de dragage et la remise en état de la grue Bigue. Il comprend également les études de projet de développement tels que l'extension du terminal à conteneurs.

Le programme d'investissements 2011 concerne majoritairement les sites portuaires situés à l'aval de l'estuaire de la Loire.

Parmi les principales réalisations nazairiennes :

- ✓ Le remplacement de la porte aval de la forme Joubert. Les travaux, retardés notamment par des désordres constatés sur le génie civil, se sont achevés fin 2011 (investissement total de 18,5 M€, dont 5 M€ consommés sur l'exercice 2011) ;
- ✓ La remise en état de la grue Bigue du terminal colis lourd. Après un passage satisfaisant des épreuves réglementaires, la grue a été remise en service le 2 janvier 2012 (2,8 M€, dont 1 M€ en 2011).

A Montoir-de-Bretagne :

- ✓ La réalisation d'études pour le projet d'extension du terminal à conteneurs et de réorganisation du terminal roulier. En 2011 ont été engagées les études techniques et hydro-sédimentaires, l'acquisition de données environnementales et la préparation des procédures d'autorisation de travaux (40 M€, dont 0,6 M€ en 2011) ;
- ✓ Les équipements d'assainissement à l'arrière du terminal multivrac. La Communauté d'Agglomération de la Région Nazairienne et de l'Estuaire et le Grand Port Maritime ont engagé la construction d'un ensemble qui sera mis en service mi-2012. Il est constitué de la station d'épuration de traitement des eaux usées des communes de Montoir-de-Bretagne, Saint-Joachim, Saint-Malo-de-Guersac, Saint-Nazaire et Trignac et d'une usine de prétraitement qui assurera l'assainissement des eaux de lavage des quais du terminal multivrac (6,5 M€, dont 1,8 M€ en 2011) ;
- ✓ La construction d'une base vie pour les marins du Grand Port Maritime. Ce bâtiment, réceptionné en octobre 2011, remplace les deux précédentes bases situées à Donges et Saint-Nazaire (1,3 M€, dont 0,9 M€ en 2011).

Sur un programme pluriannuel de 10,8 M€, 3,5 M€ ont été investis dans la rénovation de la drague stationnaire *André Gendre* et du remorqueur *Milouin*. Ce dernier est équipé d'un système à injection d'eau permettant le nivellement des fonds des accès nautiques, opérationnel depuis juillet 2011.

Pour l'année 2011, les investissements liés au plan de relance des ports sont venus abonder ceux inscrits au contrat de projets entre l'Etat et la Région des Pays de la Loire (CPER), ainsi qu'à la convention cadre de partenariat entre les collectivités territoriales ligériennes et le Grand Port Maritime. Globalement, ils ont été financés à 18 % par l'Etat, à 10,1 % par le Conseil Régional des Pays de la Loire, à 4,6 % par le Conseil Général de la Loire-Atlantique, à 3,2 % par le Fonds européen de développement régional (FEDER), à 0,5 % par la Communauté d'Agglomération de la Région Nazairienne et de l'Estuaire et à 63,6 % par le Grand Port Maritime, lequel a eu recours à l'emprunt à hauteur de 10 M€.

Plusieurs entreprises privées ont également investi sur le domaine du Grand Port Maritime en 2011, dont Total, EDF, Elengy, Cargill, Diester et Kercim.

Quelques grandes orientations pour l'année 2012

Le Grand Port Maritime de Nantes Saint-Nazaire dispose, à travers son projet stratégique, d'une vision à l'horizon 2020. Elle répond à l'ambition d'un territoire qui souhaite disposer d'un pôle industriel et logistique de niveau européen et favoriser le développement du transport ferroviaire.

■ Favoriser le développement du conteneur et du roulier

L'extension des terminaux multimodaux de Montoir-de-Bretagne est un élément structurant du développement portuaire ligérien. Cette évolution est subordonnée à différents facteurs, dont la taille des navires accueillis, le niveau des services logistiques proposés et la qualité des dessertes terrestres.

L'extension de 350 m du terminal à conteneurs est ainsi engagée. Elle intervient en achèvement de programmes antérieurs, à savoir l'allongement du poste 4, afin d'obtenir un linéaire de 600 m permettant l'accueil de porte-conteneurs de 6 000 à 8 000 EVP (équivalent vingt pieds). Cela inclut le déplacement du poste roulier n°4 en lieu et place de l'actuel appontement sablier. L'objectif est de disposer d'un quai permettant l'accueil des navires cibles pleinement opérationnel début 2016.

Les évolutions récentes constatées sur le trafic roulier ainsi que l'émergence des besoins liés à la filière des énergies marines renouvelables montrent la nécessité d'aborder, dans son ensemble et par phases, les aménagements du secteur portuaire de Montoir-de-Bretagne et de Saint-Nazaire, sans omettre celui du Carnet. Ces aménagements doivent garantir une continuité d'exploitation en veillant à offrir un haut niveau de service et permettre l'accompagnement du développement des trafics, notamment roulier et conteneur.

■ Contribuer à l'émergence d'une filière industrielle

Depuis plusieurs mois émergent d'importants enjeux liés au développement des énergies marines renouvelables. Cette activité a été identifiée par le Grand Port Maritime de Nantes Saint-Nazaire dans son projet stratégique approuvé en juin 2009. Sur l'estuaire de la Loire, ils concernent, d'une part la logistique associée à la création des parcs éoliens offshore atlantiques, d'autre part l'implantation d'une filière industrielle de construction d'éléments d'éoliennes.

Lors des séances du 1^{er} et du 16 décembre 2011, le Conseil de Surveillance du Grand Port Maritime de Nantes Saint-Nazaire a confirmé son total engagement en faveur de la mise en place d'une filière industrielle importante, créatrice de développement économique et d'emplois sur l'estuaire de la Loire, en approuvant les orientations spatiales proposées.

En lien avec l'Etat, les collectivités locales, la Chambre de Commerce et d'Industrie de Nantes Saint-Nazaire et des industriels, le Grand Port Maritime a étudié une offre portuaire, logistique et industrielle, pour partie basée sur la zone de Montoir-de-Bretagne en raison, notamment, des caractéristiques dimensionnelles des futurs ensembles et de la proximité avec le tissu industriel. Un tel développement reste compatible avec les actions déjà engagées ou prévues dans le projet stratégique, en particulier l'allongement du terminal à conteneurs et le repositionnement du poste roulier n°4 évoqués précédemment. Il conduit toutefois à procéder à plusieurs ajustements liés aux infrastructures et aux équipements, au calendrier de mise en œuvre et au financement du programme.

Le Grand Port Maritime a également étudié un programme de requalification d'un site industriel sur le secteur de Saint-Nazaire, lieu identifié pour la réception, le stockage, le pré assemblage et la logistique portuaire des composants des éoliennes offshore destinées aux futurs parcs au large des côtes atlantiques, dont celui de Saint-Nazaire. Enfin, l'offre portuaire intègre également la création d'un parc éco-technologique pour les énergies marines renouvelables au Carnet. Un prototype d'éolienne est actuellement en cours de montage sur ce site.

▪ **Logistique : le déploiement de plates-formes complémentaires**

Avec ses partenaires territoriaux, le Grand Port Maritime favorise la construction d'un pôle multimodal intégrant des plates-formes logistiques complémentaires à Montoir-de-Bretagne et à Nantes-Cheviré.

Sur les sites aval, la plate-forme logistique bénéficie notamment du fort essor de l'autoroute de la mer entre Montoir et Gijón. Le Groupe CAT a ainsi confirmé son souhait de s'implanter sur le terminal roulier. Depuis le 1^{er} septembre 2011, l'entreprise dispose d'une surface de 8 ha pour réceptionner, stocker et organiser la distribution des véhicules.

La plate-forme aval Logistique Loire Estuaire (2LE) dispose de nombreux atouts : une surface de 300 ha située à proximité immédiate des terminaux portuaires, de la zone aéroportuaire de Gron, une desserte routière et ferroviaire, et la présence de nombreux industriels.

De nouveaux projets se concrétisent également à Cheviré, avec la volonté toujours affirmée de favoriser le transport fluvial de marchandises. La société Alséi a engagé la réalisation du projet Docks de Cheviré, à destination des entreprises de logistique et de distribution : 30 000 m² d'entrepôts logistiques sur une surface de 60 000 m², arborée et sécurisée. Un premier bâtiment sera orienté vers la Loire avec un accès direct au fleuve tandis que les deux autres seront construits en enfilade. Respectant le label HQE (Haute Qualité Environnementale), ils abriteront une trentaine de cellules de 350 à 2 200 m² modulables selon les besoins, ainsi que des bureaux. Les travaux seront lancés en 2012.

▪ **Vers le développement des pré et post acheminements ferroviaires**

Avec un trafic de l'ordre de 1,5 million de tonnes par an, le port de Nantes Saint-Nazaire est le premier pôle ferroviaire de l'Ouest. L'ensemble des sites portuaires est embranché fer et en capacité de recevoir des trains complets de 1 800 tonnes. La demande de transport ferroviaire concerne principalement les secteurs de l'agriculture (céréales, oléagineux, engrais, alimentation animale), de l'énergie et de la chimie (production d'engrais, hydrocarbures, distribution de produits chimiques), de la sidérurgie et de la ferraille (construction navale, emballage, négoce), des produits de grande consommation et de l'automobile.

Depuis septembre 2008, le Grand Port Maritime de Nantes Saint-Nazaire est propriétaire du réseau ferré portuaire (42 km). La gestion, l'exploitation et la maintenance de ses infrastructures ferroviaires ont été confiées, en février 2011 et pour une période de 3 ans avec reconduction éventuelle de 2 ans, à Europorte, filiale du Groupe Eurotunnel. Le choix de ce gestionnaire d'infrastructures délégué s'inscrit dans les actions du Grand Port Maritime visant à favoriser le développement des dessertes ferroviaires. En parallèle des investissements réalisés ou à venir avec le concours des collectivités locales, tel que le bouclage ferroviaire des sites portuaires de Montoir-de-Bretagne - reliant les terminaux multivrac, marchandises diverses, conteneurs et roulier depuis mai 2010 - le Grand Port Maritime poursuit son programme pour créer une véritable offre de services de report modal.

Le Port de Nantes Saint-Nazaire fera partie des cinq ports français figurant sur la carte du réseau principal du futur Réseau Transeuropéen de Transport (RTE-T). L'autoroute de la mer Montoir-Gijón, mise en service en septembre 2010, s'inscrit également dans ce réseau.

Contact presse

Claire Sébillet, chargée de communication - attachée de presse

Tél. : 02 40 44 71 60 - 06 79 22 77 35

Courriel : c.sebillet@nantes.port.fr