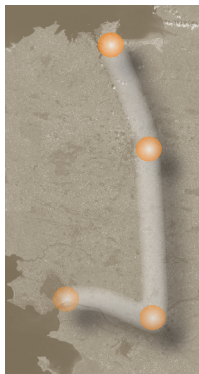


St Malo
Rennes
Nantes
St Nazaire



Favoriser le développement des ports dans le paysage maritime mondial

→ En contribuant à 90 % des échanges du commerce international, le transport maritime joue un rôle essentiel dans l'économie mondiale. L'avènement rapide des puissances asiatiques ou sud-américaines entraîne une explosion de la demande en transport maritime, dont la croissance annuelle oscille autour de 4 %. Ce contexte interroge l'intégration future des ports de St-Malo et Nantes St-Nazaire dans les flux logistiques mondiaux et surtout leur capacité à assurer leur fonction de porte d'échanges pour l'économie locale.

L'expansion du commerce maritime engendre la multiplication et la massification des flux

À l'instar du transport aérien, la mondialisation de l'économie entraîne les opérateurs du transport maritime dans une logique de massification des flux de marchandises, favorisant les grands ports au détriment des plus petits.

Mieux équipés pour accueillir des navires de plus en plus grands, mieux reliés aux grands pôles économiques de l'Europe, les grands ports comme Rotterdam, Hambourg ou Le Havre se structurent en véritables hubs portuaires intégrés dans des chaînes logistiques multimodales complexes qui fonctionnent à flux tendu. Ils assurent de plus en plus la fonction de collecte et de ravitaillement des trafics des petits ports locaux grâce aux liaisons de cabotage (*feeder*), indispensables pour préserver leur desserte internationale.

Dopé par l'explosion des échanges de produits manufacturés avec l'Asie, le trafic conteneurisé symbolise à lui seul les mutations du transport maritime. Avec un taux de croissance annuel proche de 10 %, il attise les convoitises de l'ensemble des ports, constamment en concurrence pour capter ces flux à forte valeur ajoutée et étendre leur hinterland respectif.

Les ports français peinent à s'adapter au choc structurel du transport conteneurisé. Oubliés dans les politiques nationales, ils cumulent de nombreux handicaps comme le manque d'investissements en infrastructures portuaires, ferroviaires ou fluviales, une offre de services moins performante et des conflits sociaux plus fréquents.

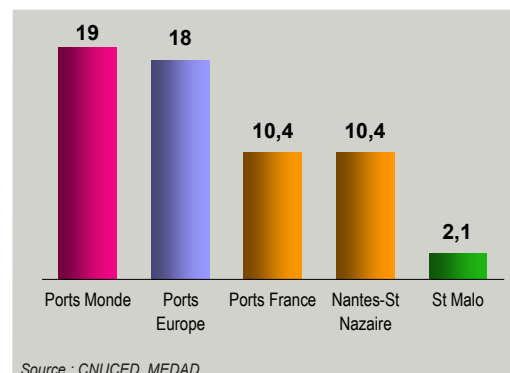
Excepté Le Havre et Dunkerque, les ports français ont ainsi perdu de nombreuses parts de marchés sur leurs concurrents européens, pesant lourde-

ment sur la croissance de leur trafic global, deux fois moindre dans la période la plus récente.

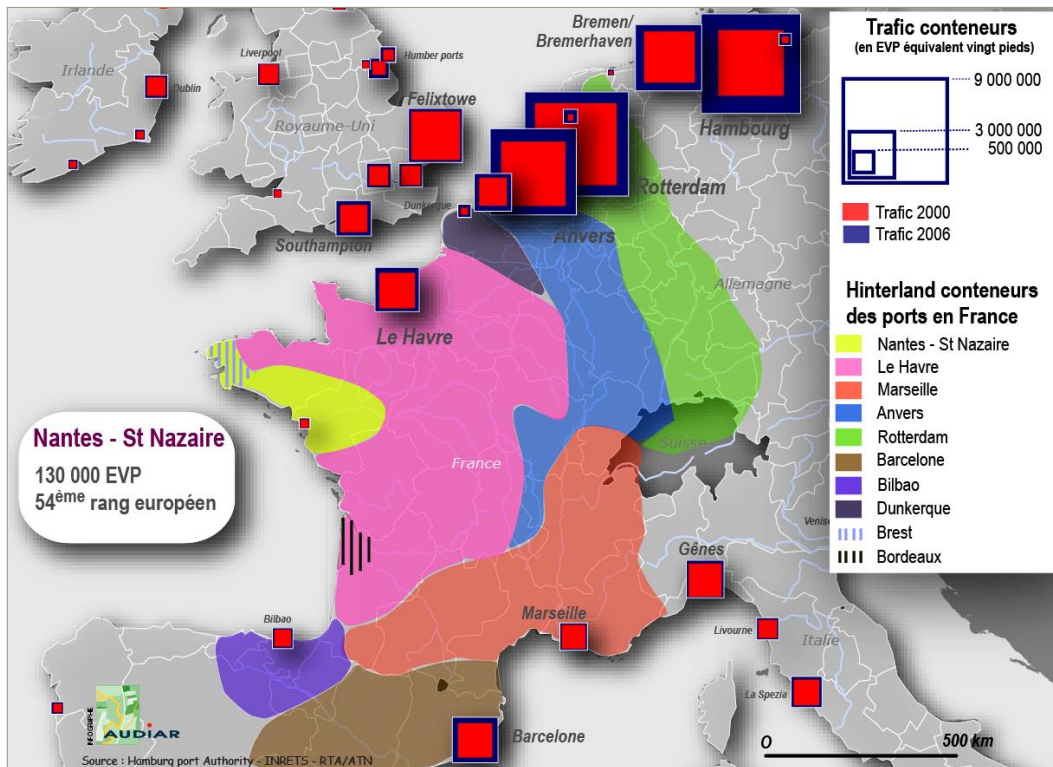
Ce contexte fragilise surtout les petits ports d'intérêt régional comme St-Malo, Lorient ou Caen. Peu insérés dans les flux conteneurisés, trop dépendants des sursauts conjoncturels des trafics traditionnels générés par l'industrie et le commerce régional, ils voient leur trafic stagner, voire décliner dans certains cas.

Bien que de taille importante, le port de Nantes St-Nazaire parvient difficilement à développer le trafic conteneurs. Son hinterland s'en trouve réduit par la concurrence de Rotterdam, Anvers, ou Le Havre, plus performants dans la manutention portuaire et les connexions logistiques terrestres aux principaux marchés français et européen. Le port du Havre pénètre ainsi largement le marché naturel du port ligérien en captant plus du tiers des flux conteneurisés générés en Bretagne et Pays de la Loire.

La croissance du tonnage des ports entre 2000 et 2006 (en %)



Le trafic conteneurisé dans les ports de l'Europe de l'Ouest



L'hinterland conteneurs du port de Nantes St-Nazaire subit la forte concurrence du port du Havre.

Le port de Nantes St-Nazaire : un poids national important concurrencé par les grands ports européens

Avec un trafic de 34 millions de tonnes en 2006, le port autonome de Nantes-St-Nazaire se positionne au 5^{ème} rang français, mais ne figure qu'au 28^{ème} rang européen, loin derrière les grands ports que sont Rotterdam, Hambourg, Anvers, Le Havre ou Marseille. Il occupe néanmoins une place majeure sur la façade atlantique, et présente la particularité de disposer du premier terminal méthanier d'Europe, exploité par GDF, toutefois bientôt concurrencé par de nouvelles installations à Dunkerque, Bordeaux, Anvers, et Rotterdam.

Le trafic du port se caractérise par une prédominance des importations (80 % du total) et le poids prépondérant des produits énergétiques (70 % du total), qui alimentent de nombreux centres de transformation dans l'estuaire de la Loire (raffinerie de Donges, centrale thermique de Cordemais...).

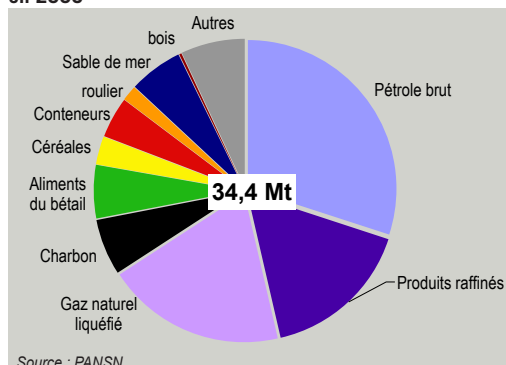
Viennent ensuite le trafic de produits alimentaires, l'activité du conteneur, puis certains trafics traditionnels comme le bois et le sable, générés par les filières de l'industrie agroalimentaire

et de la construction du Grand Ouest.

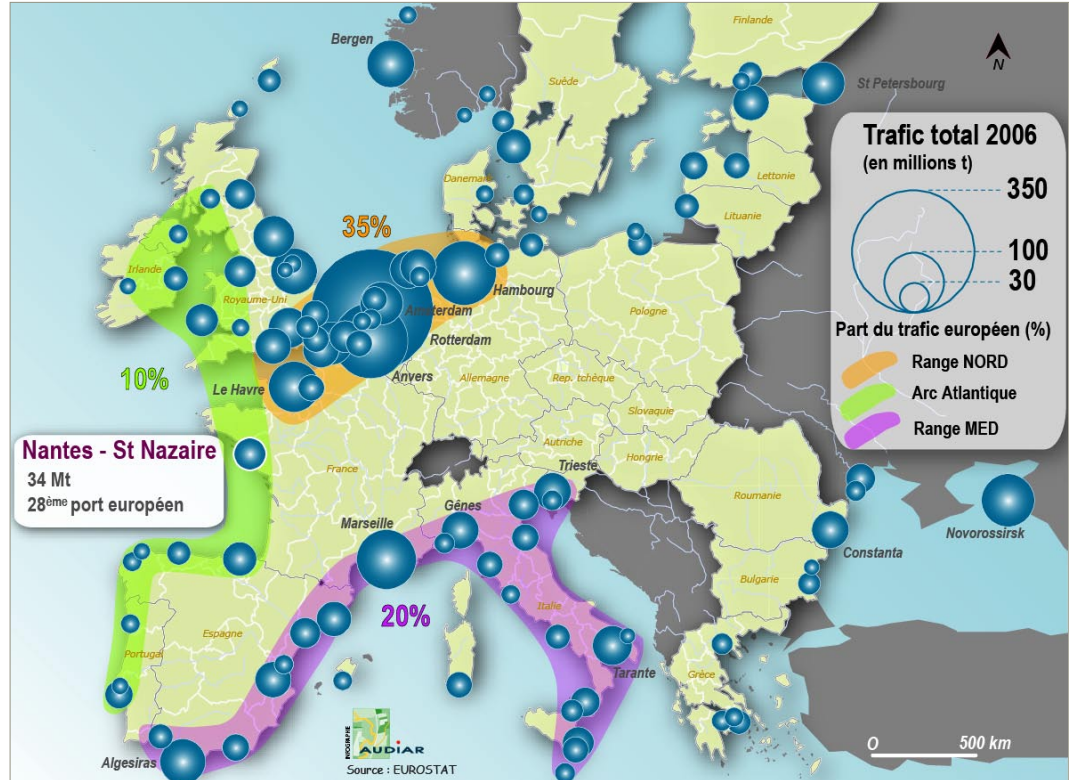
Le fret roulier (*transport de véhicules motorisés*) est une autre spécificité du port, avec la liaison régulière Montoir-Vigo de l'armateur Acciona. Elle est principalement utilisée par PSA pour l'acheminement de véhicules et l'échange de pièces détachées entre les sites de Rennes et Vigo, mais aussi depuis peu par des transporteurs routiers indépendants.

Enfin, le port autonome assure une fonction de cabotage essentielle aux ports bretons. Plus de 20 % de leur trafic transite en effet par le port ligérien, principalement des produits pétroliers et agroalimentaires.

Composition du trafic du port de Nantes St Nazaire en 2006



Le port de Nantes-St Nazaire et les principaux ports européens



Les ports de la façade atlantique pèsent peu dans le paysage portuaire européen (10 %).

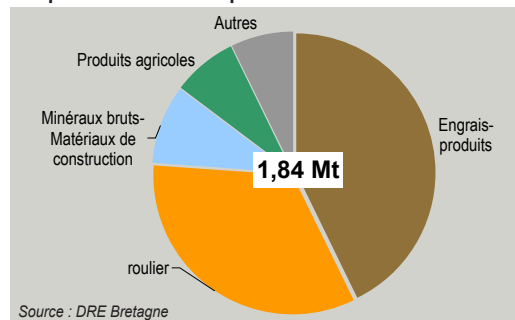
Le port de St-Malo : un poids modeste mais essentiel aux liaisons transmanche

Avec 1,84 Mt traitées en 2006, le port de commerce de St-Malo figure au 18^{ème} rang national. Son activité repose principalement sur l'approvisionnement du tissu industriel local et départemental, et le trafic transmanche avec les liaisons ferries vers l'Angleterre (*Portsmouth, Poole, Weymouth*) et les îles anglo-normandes (*Jersey et Guernesey*).

du nord de l'Île-et-Vilaine constituent également des clients importants.

Le trafic roulier traité dans l'avant-port est le second poste de trafic avec 0,6 Mt. Traditionnellement voué au transport de voitures passagers, ce trafic tend à se diversifier en développant une offre adaptée aux transporteurs routiers de marchandises (*augmentation des rotations, simplifications tarifaires...*). Cette évolution est un prélude vers la constitution de véritables autoroutes de la mer transmanche.

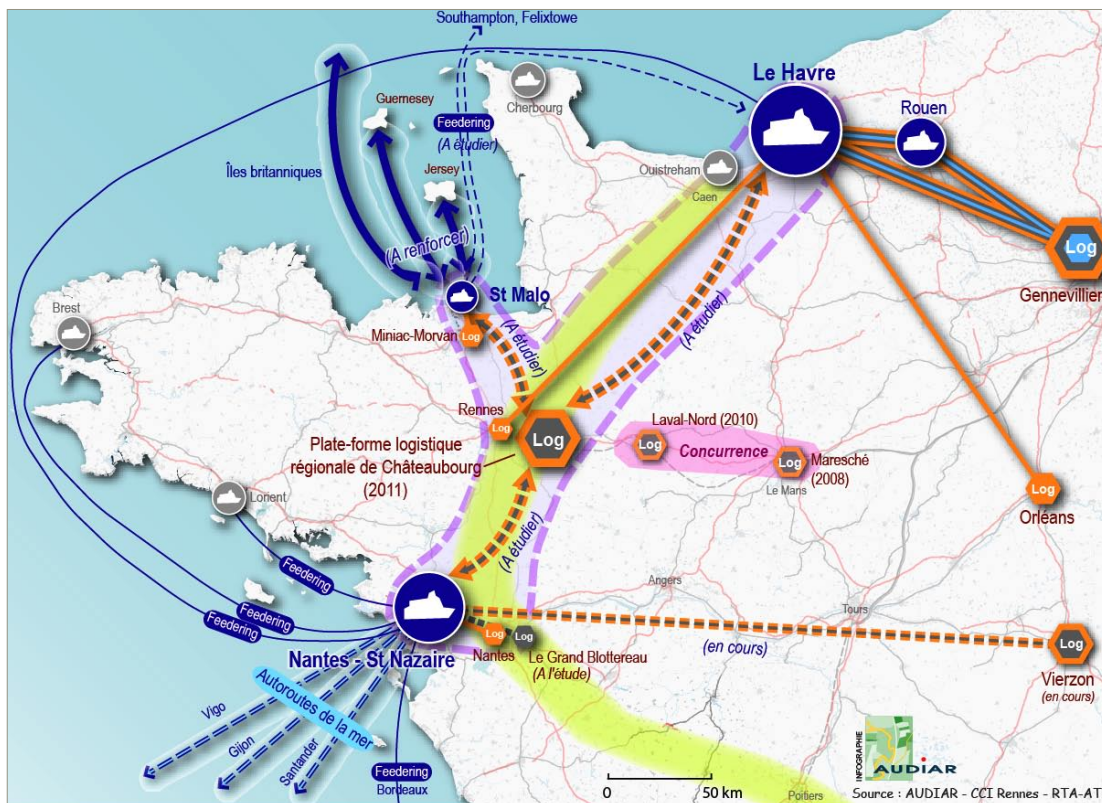
Composition du trafic du port de St Malo en 2006



Le groupe Roullier (*TIMAC*) génère plus du tiers du trafic total avec l'import/export d'engrais et de produits chimiques. D'autres industriels, comme le groupe Silverwood (*bois*) ou les granitiers

Connecter les deux ports aux grands hubs européens

Le développement du *feeding* (*collecte par navires de petite taille*) vers les grands ports du Havre et de la mer du nord doit être encouragé afin d'insérer plus grandement les deux ports dans les flux logistiques internationaux. Côté malouin, de nouvelles liaisons peuvent être envisagées avec Le Havre ou les plus grands ports à conteneurs britanniques que sont Southampton et Felixtowe. Côté ligérien, le port souhaite compléter les lignes existantes (*Anvers et Felixtowe*) en se connectant aux autres grands ports de la range nord comme Rotterdam, Zeebrugge ou Bremerhaven.



Les enjeux liés au développement des ports de Nantes-St Nazaire et St Malo

Ports secs logistiques

- ferroviaire + routier + fluvial
- ferroviaire + routier
- routier
- ferroviaire

Liaisons maritimes

- feeding (cabotage) à renforcer

Liaisons terrestres

- Liens logistiques route/fer/fluvial en service
- Liens logistiques routiers en service
- Infrastructures et services route/fer à développer

Enjeux territoriaux

- Structurer le corridor logistique Manche-Atlantique
- Corridor du projet ferroviaire TRANSLINE

Créer une chaîne logistique terrestre efficace pour étendre l'hinterland des ports

L'état incomplet de la chaîne logistique terrestre du port de Nantes-St-Nazaire freine actuellement la massification et l'optimisation des flux de marchandises dans l'arrière-pays, depuis l'est (Régions Centre, Ile-de-France...) ou le nord (Bretagne, Normandie...). Le port pâtit en effet de l'absence de ports secs (plate-formes de collecte et de redistribution des marchandises) intégrés en amont dans les filières économiques régionales et d'une desserte trop dépendante de la route.

Afin d'y remédier, il convient de structurer un véritable corridor logistique Manche-Atlantique articulé autour des ports de commerce de Nantes-St-Nazaire, St-Malo et Le Havre, puis de nouveaux ports secs autour de Rennes et Nantes.

Deux projets phares pourraient garantir à terme la performance du corridor logistique :

- la future plate-forme régionale de Châteaubourg, qui aurait notamment vocation à devenir un port sec commun aux trois ports de commerce ;
- le projet ferroviaire Transline, qui connecterait efficacement les trois ports tout en positionnant ceux de Nantes-St Nazaire et St Malo sur un corridor fret performant en direction du sud et l'est de l'Europe. Il favoriserait également les échanges logistiques entre le Grand Ouest et les ports de la Basse-Seine.

Développer de nouvelles liaisons structurantes sur les façades Atlantique et Manche

Le développement souhaité par l'Union européenne des autoroutes de la mer (*service roulier cadencé*) pour désengorger les grands axes routiers européens est une chance pour les ports de St Malo et Nantes-St-Nazaire. Un premier projet devrait être opérationnel courant 2008, entre le terminal roulier de Montoir et l'Espagne (*Santander, Gijon et Vigo*). D'un coût de départ avoisinant 400 M€, ces lignes cumulent un potentiel annuel de 330 000 remorques pour 3 Mt transportées, avec l'objectif à terme de trois rotations par jour sur chaque ligne.

Le port malouin pourrait quant à lui faire évoluer ses liaisons ferries pour qu'elles deviennent de véritables autoroutes de la mer, et développer plus grandement la fonction de ravitaillement en marchandises des îles anglo-normandes, assuré à 90% depuis la Grande-Bretagne.

Les récents rapprochements entre les autorités de Jersey et le Conseil Général d'Ille-et-Vilaine vont dans ce sens.

AUDIAR
 (Agence d'urbanisme et de développement intercommunal de l'agglomération rennaise)
 4 avenue Henri Fréville - CS 40716 - 35207 RENNES Cedex 2
 Contact : Ronan VIEL
 02 99 01 86 45
 r.viel@audiar.org