

Point 13 : Mise en place d'un service de transport fluvial par barge sur la Loire aval - Désignation d'un représentant de Nantes Métropole à la commission d'appel d'offres du groupement de commande

Intervention : Aymeric SEASSAU (Nantes)

Madame la présidente, chers collègues,

La France compte 8.500 kilomètres de voies d'eau navigables, ce qui en fait le plus long réseau fluvial d'Europe, elle possède un quart du réseau fluvial navigable Ouest-européen mais ne pèse que 8% du transport fluvial. Le fret fluvial, c'est 8 milliard de tonnes au kilomètre soit moins de 4 % de l'ensemble du trafic terrestre national. Il y a donc dans notre pays un réseau fluvial sous utilisé et pour une large part non entretenu.

Pourtant, le fret fluvial, par ses performances énergétiques et sa faible émission en CO2, pourrait grandement contribuer, avec le fret ferroviaire, à limiter le transport par camion. Assurer un report modal depuis la route vers le fluvial nécessite de donner les moyens à ce dernier de moderniser et de développer ses infrastructures.

Il serait également nécessaire, au plan national, de prendre les dispositions législatives pour rééquilibrer les différents modes de transports de marchandises. Seule la régulation publique peut permettre d'aboutir à un recentrage du système de transport. D'une certaine manière les cars Macron en sont une illustration parfaite, négative, mais parfaite.

Nous le savons et nous pouvons le mesurer chaque jour, nous parlerons du périphérique tout à l'heure, les besoins croissant des agglomérations en terme de transport ne pourront pas être absorbé par un seul mode, la route.

Nous avons, à Nantes et au-delà de l'agglomération nantaise, la chance de disposer de nombreux atouts pour développer le fret fluvial:

-Un grand fleuve navigable, de l'estuaire à Ancenis, voir Bouchemaine, dont on envisage de se réapproprier les usages depuis le grand débat sur la Loire.

-Une façade maritime attractive avec le Grand port maritime Nantes-Saint-Nazaire qui est le quatrième port français, le premier de la façade atlantique. Premier port agroalimentaire, première place de négoce de bois à Nantes. Nantes, qui reçoit près de 500 navires par an représentant 1/3 du trafic global du port en dehors des énergétiques.

-Des infrastructures, un savoir-faire existant sur la navigation en Loire, Airbus et Cordemais utilisent déjà ce mode de transport. Mais il nécessite effectivement une pluralité et une diversité d'opérateurs ce qui n'est pas le cas aujourd'hui. Nous concevons cela bien-sur dans une logique de complémentarité au nécessaire développement du trafic maritime du Port de Nantes.

-De plus, un certain nombre d'industries réparties tout le long de la Loire jusque dans l'agglomération nantaise pourraient être utilisatrices de ce service.

Nous sommes donc favorables à la mise en place de ce service d'intérêt public de transport par barge sur la Loire même si ce n'est pas tout à fait le sujet de la délibération qui nous occupe aujourd'hui.

Cependant il nous faudra être attentif à ce dossier.

Pour être hypothétiquement rentable, il faudra compter sur une diversité de clients et non seulement Airbus. Cette diversité implique une barge adapté à du multi-produits et à des contraintes techniques variés puisqu'à telle type de barge correspond tel type de produit transporté.

Cela est d'autant plus important que nous assumerons les éventuelles pertes de ce service et elles sont conséquentes les premières années. Une rentabilité qui implique par ailleurs que nous puissions avancer sur le transport de déchets, de gravats, de terres polluées, de fret urbains...

Nous assumons la volonté politique et donc financière de mettre en place ce type de fret, nous pensons qu'il y a du potentiel et que notre collectivité est en mesure de faire émerger ce potentiel, nous serons cependant attentifs à ce que ce service puisse au mieux répondre aux besoins locaux et environnementaux.

Je vous remercie de votre attention.