

Mairie de Montoir-de-Bretagne
Hôtel de Ville
65, rue Jean Jaurès
44 550 Montoir-de-Bretagne

Saint-Herblain, le 12 juillet 2013

Monsieur le Commissaire Enquêteur

Je vous fais part de mes doutes quant à l'utilité publique du projet d'extension des quais du terminal à conteneur engagé par le Grand Port Maritime de Nantes-Saint-Nazaire (GPM NSN).

Je vous dresse ci-après l'ensemble de mes interrogations sur le projet présenté dans le cadre de la présente enquête publique.

Prévisions des trafics à la hausse

Je m'étonne des chiffres mentionnés relatifs aux prévisions de trafic.

Le GPMNSN prévoit 390 000 EVP en 2020 et 750 000 EVP en 2030, sur la base du trafic 2010 de 166 000 EVP.

Le trafic à conteneurs du GPM de Nantes Saint-Nazaire a progressé entre 2000 et 2010 de 52 %, ce qui correspond à une progression théorique moyenne annuelle sur cette période de + 4.3 %.

A noter que cette période était plutôt favorable au développement du trafic conteneurisé au niveau mondial et européen.

Si je traduis les objectifs de trafics annoncés par le GPMNSN respectivement pour 2020 et pour 2030, j'obtiens un taux de croissance théorique moyen annuel de + 8.9 % de 2010 à 2020 et de + 6.8 % de 2020 à 2030.

Ce qui veut dire, que le Port prévoit de multiplier le trafic par **2.3** entre 2010 et 2020 et de multiplier le trafic par **1.9** entre 2020 et 2030.

Pour information, de 2000 et 2010 le trafic a été multiplié par **1.5**.

Dans le contexte actuel mondial de stagnation du trafic conteneurs entre l'Asie et l'Europe, je m'interroge sur ces prévisions de trafics qui me paraissent largement surestimées, qui seraient synonymes d'une reprise de la croissance et de la consommation en contradiction avec les indicateurs et prévisions économiques à court et moyen terme.

Pour preuve de la situation actuelle, les trois grands du transport maritime de conteneurs (Maersk, MSC et CGM CMA) sont en cours de regroupement pour mutualiser

leurs moyens de transport, leurs grands navires porte-conteneurs n'étant pas remplis à pleine capacité.

Par ailleurs, la note de synthèse n°154 de l'ISEMAR (Institut Maritime d'Economie Maritime – Nantes Saint-Nazaire) d'avril 2013 précise que la conteneurisation entre dans une phase de stagnation notamment sur le marché Europe / Asie.

D'augmenter le trafic dans de telles proportions, implique, outre l'agrandissement de la capacité des navires, la venue de nouvelles lignes et/ou l'augmentation sur des lignes existantes du nombre d'escales.

Le GPM NSN a-t-il confirmation auprès des armateurs, de l'ouverture de nouvelles lignes ou de l'augmentation du nombre d'escales sur des lignes existantes ?

Le GPM NSN peut-il justifier ces prévisions de trafics ?

Augmentation de la taille des navires porte-conteneur

Le projet est également justifié par l'augmentation de la taille et du tirant d'eau des navires porte conteneurs. Actuellement les navires qui escalent ont une capacité maxi de 4 000 EVP.

Le projet est conçu pour des navires de 6 000 à 8 000 EVP.

Il est vrai que la tendance actuelle dans le monde est l'augmentation de la taille des navires porte- conteneurs.

En règle générale, les gros navires (> 8000 EVP) déchargent leurs conteneurs dans des grands Ports (Hub) aux infrastructures et outillages adaptés et dont l'hinterland est très peuplé (Europe du Nord).

En France seul le Port du Havre est en mesure de les accueillir.

Le port du Havre a également une fonction de transbordement : Les gros navires sont déchargés et rechargés sur des navires plus petits qui desservent les autres ports dont celui de Montoir-de-Bretagne (trafic feeder).

Il me paraît utile de faire référence au rapport approuvé par le Conseil Economique et social des Pays de la Loire le 30 novembre 2009 : « Quelles ressources pour quel progrès ? » Quelques extraits de ce rapport :

Page 406 : « ... Le GPM de Nantes-Saint-Nazaire est un port européen de situation intermédiaire. Accepter cette réalité ne signifie pas diminuer son ambition, mais savoir intégrer ses réels atouts et handicaps, pour les utiliser et pour mettre en œuvre une stratégie adaptée au Port tel qu'il est et non tel que les acteurs voudraient qu'il soit. »

Page 407 : « .. le conteneur n'est pas une fin en soi, mais un moyen au service d'une organisation logistique. Ainsi construire un quai adapté et aménager un terminal performant ne suffiront pas à faire venir un trafic de conteneurs. ... »

Page 411 : « ... Néanmoins les arbitrages post-crise prévus par les compagnies sur l'utilisation de leur flotte de conteneurs ouvrent des opportunités que le GPM de Nantes-Saint-Nazaire devrait explorer auprès d'elles, en se positionnant comme port d'accueil des 6 à 8 000 EVP pour l'Ouest de la France. »

Le projet d'extension des quais répond aux préconisations de ce rapport datant de 2009.

Mais il ne suffit donc pas de construire un quai pour que des navires y viennent accoster.

Aussi, le GPM NSN a-t-il confirmation auprès des compagnies et armateurs, de projets d'ouverture de nouvelles lignes ou d'affrètement sur des lignes existantes avec ces types de navires (6 000/8 000 EVP) ?

Les études prospectives et commerciales ayant abouties à la nécessité de construire un nouveau quai peuvent-elles être mises à la disposition du public ?

Financement du projet

Ce projet est financé pour moitié par de l'argent public (Etat, Région, Département) et pour moitié par le GPM NSN, qui a dû recourir à des emprunts sur 25 ans notamment à la Caisse d'Epargne BPL pour financer sa quote-part.

L'évaluation de la construction du nouveau linéaire de quai est estimé à 40 M€ (hors déplacement du poste roulier RORO4), le financement de cette opération est a priori établi comme suit :

Etat	7 M€
Région PdL	7 M€
CG44	7 M€
GPMNSN	19 M€

La construction du quai implique le déplacement du poste roulier RORO 4. Celui-ci a été mis en service fin 2009, donc depuis peu, pour un coût global de 16 M€ également financé en grande partie par les collectivités et l'état ... et il est déjà prévu de le déplacer !

Un bilan financier prévisionnel de rentabilité de l'ensemble de l'opération a-t-il été dressé par le GPM NSN ?

Des investissements publics vont être réalisés essentiellement pour l'usage privé (les entreprises de génie civil et de travaux publics qui vont construire l'ouvrage, les logisticiens et les industriels qui vont l'exploiter).

Qu'en est-il des investissements privés prévisionnels des exploitants, industriels et logisticiens du terminal pour accompagner ces futurs investissements publics ?

Outillages

Les 350 mètres complémentaires de quai, en prolongement du poste 4 du TMDC (de longueur 250 m), permettraient de mettre à poste 2 navires porte-conteneurs sur un linéaire total de 600 mètres.

Cette configuration très optimiste laisse à croire que deux navires seront systématiquement ou ponctuellement déchargés en même temps.

Pour ce faire, cela nécessite de disposer d'un nombre suffisant de portiques pour décharger les conteneurs. Pour 2 navires, il est raisonnable de disposer en même temps d'au moins 4 portiques sur 600 mètres de quai (si je me réfère au guide technique du CETMEF - Centre d'études techniques maritimes et fluviales – Service technique du Ministère du Développement Durable - « Productivité des terminaux à conteneurs » de juillet 2011) en considérant une moyenne d'un portique tous les 140 mètres.

Il y a deux portiques actuellement au poste 4.

Le GPM NSN peut-il confirmer que l'exploitant TGO s'est engagé à investir dans l'achat de 2 portiques supplémentaires ?

Si l'infrastructure est réalisée, et dans l'objectif d'atteindre en 2020 et en 2030 les trafics justifiant le projet, il est nécessaire que les portiques soient mis en service rapidement après la livraison des quais.

Le GPM NSN peut-il justifier cet échancier ?

Aménagement du terminal existant

Il est intéressant de comparer les ratios moyens en Europe issus du guide CETMEF cité plus haut et les ratios du terminal de Montoir sur la base du trafic 2012 et des caractéristiques du terminal (4 portiques, 187 000 EVP, 28 hectares de stockage, manutention par reach stackers, 950 m de linéaire de quai) :

	Ratios guide CETMEF	Ratios moyens terminal de Montoir
Nombre de mouvement par portique par heure	26	26 (selon TGO)
TC de volume inférieur à 1 million d'EVP par an	80 000 EVP/portique/an	46 750 EVP/portique/an
Productivité des quais	820 EVP/ml de quai/an	196 EVP/ml de quai/an
Productivité des parcs	18 650 EVP/hectare/an	6 678 EVP/hectare/an
Productivité en fonction du mode d'exploitation (reach stackers)	11 800 EVP/hectares/an	6 678 EVP/hectares/an
Distance moyenne entre chaque portique sur le quai (long quai/nbre portiques)	140 m	237.5 m

Le tableau met en évidence la faible productivité du Terminal de Montoir dû évidemment au trafic plutôt faible, au nombre limité de portiques et à la configuration géométrique des quais.

Il semble, au vu de ces chiffres, que le terminal actuel ne soit pas du tout saturé.

Pour le stockage des conteneurs, il semble que des espaces vierges en arrière zone (entre la RD 100 et les parcs de stockage existants) soient disponibles.

Le GPM NSN a-t-il étudié un réaménagement sur place en adaptant les fronts d'accostage des quais existants, les outillages et en augmentant les parcs de stockage en arrière zone ?

De prolonger les quais existants de 350 mètres tout de suite, est-il judicieux ?

Un phasage, qui consisterait dans un premier temps à ne réaliser que 50, 70 m ou 100 m de quai, a-t-il été envisagé par le GPM NSN ?

Cela répondrait à l'objectif d'accueillir rapidement des gros navires, et en fonction des trafics futurs, de décider ou non de poursuivre les aménagements.

Cela limiterait les investissements et cette solution a l'avantage de laisser en place le poste roulier RORO4.

Usine Alstom

La récente implantation de l'usine Alstom (fabrication des nacelles et alternateurs des futures éoliennes) sur les parcs rouliers du Port, a-t-elle un impact sur l'aménagement de l'extension du terminal à conteneurs ?

L'usine étant implantée en bord de Loire, on peut supposer que les éléments d'éoliennes fabriqués vont être embarqués sur des navires.

L'extension prévue du quai étant située en face de l'usine, on peut raisonnablement estimer que le futur quai pourrait être utilisé par Alstom pour transférer ses colis sur les navires.

Dans ce cas de figure, comment concilier sur un même quai, le chargement de pièces d'éoliennes et le déchargement de conteneurs ?

Dans la mesure où Alstom utiliserait l'extension du quai à conteneurs de 350 mètres, et s'il n'y avait pas possibilité pour des navires porte conteneurs d'y être décharger, comment le GPM NSN peut-il justifier ce projet dont la finalité est de développer du trafic conteneurs ?

Voici exposées l'ensemble de mes observations et interrogations sur ce projet d'aménagement prévu par le Grand Port Maritime de Nantes-Saint-Nazaire.

Je souhaite que vous puissiez les prendre en compte pour vous permettre de donner un avis motivé et impartial sur le projet et je serai attentif comme beaucoup de citoyens, à vos conclusions.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Commissaire Enquêteur, l'expression de mes sentiments distingués.