

# Enjeux et perspectives de Nantes à l'estuaire, vision d'acteurs du territoire

Mardi de l'ORT - 25 novembre 2014

# Sommaire

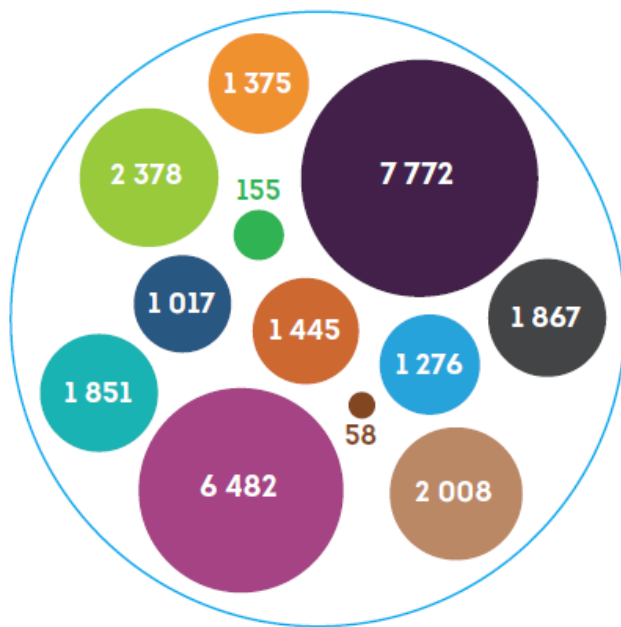
- ▶ L'activité du Port
- ▶ La Loire, un outil logistique durable
- ▶ Vers un service fluvial multi clients, multi filières
- ▶ Opportunité d'un service fluvial dans une politique publique de logistique urbaine durable
- ▶ Zoom sur la filière déchets

1.

# L'activité du Port

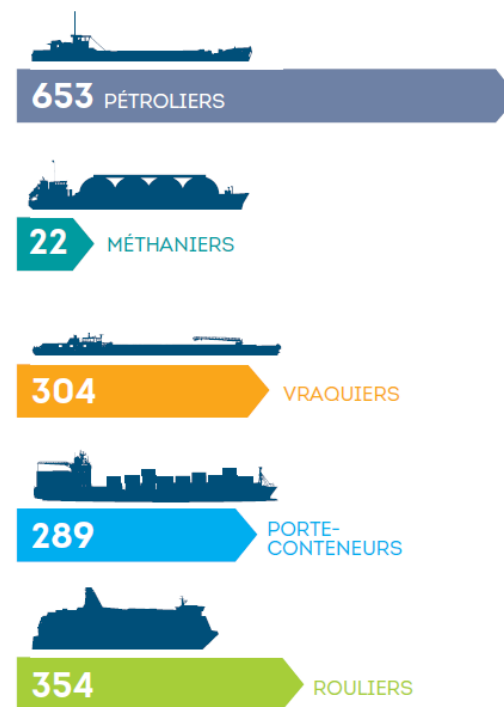
# Un trafic global de 27,6 Mt en 2013

EN MILLIERS DE TONNES



2 957

ESCALES DE NAVIRES EN 2013. DONT :



# Le Port, plate-forme multimodale

CHAQUE ANNÉE

En 2013



3 000

ESCALES DE NAVIRES



1 500

TRAINS DE MARCHANDISES



PRÈS DE 400  
TRANSFERTS PAR BARGE FLUVIALE



*1 825 000 T de transport de charbon entre Montoir de Bretagne et la centrale de Cordemais*



*37 rotations pour le transport des colis Airbus (A380 – A350)*

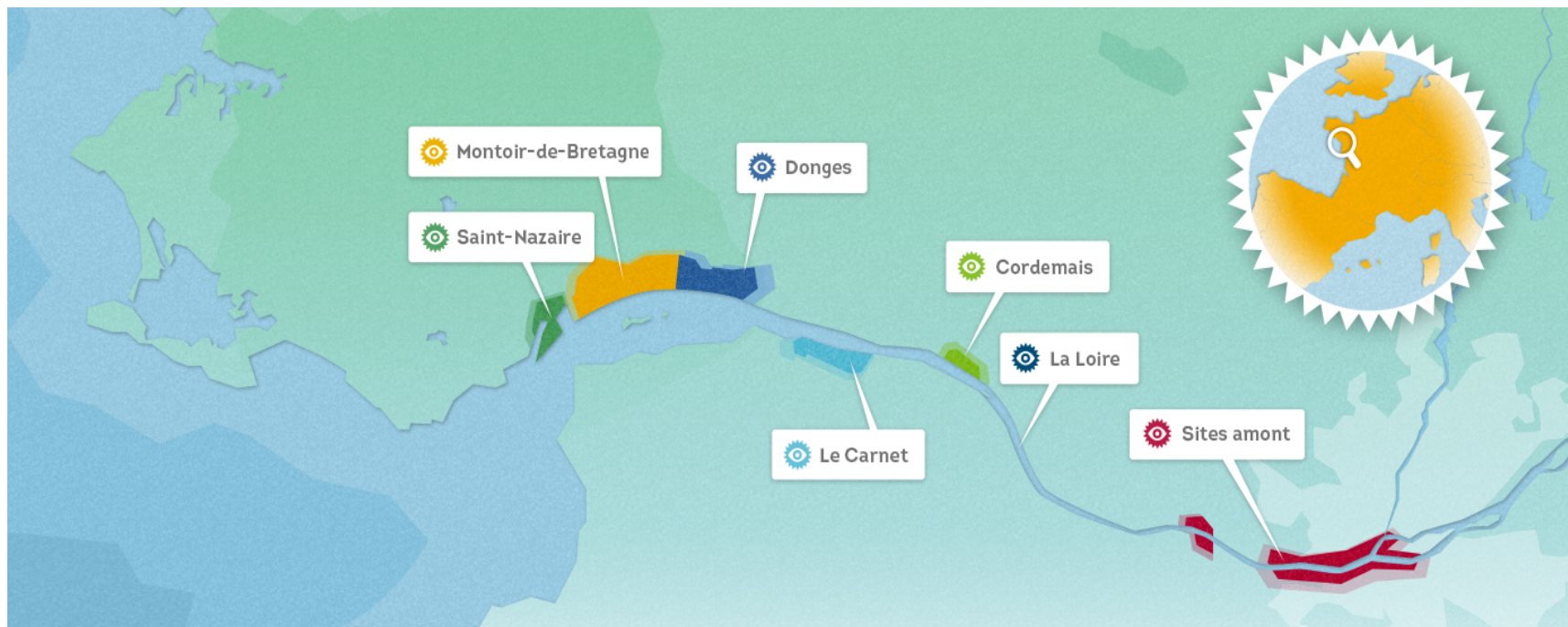
© AIRBUS S.A.S 2011

2.

## La Loire, un outil logistique durable

# La Loire, outil logistique durable

- *Une infrastructure d'inter connexion des différents sites portuaires au service du développement économique de l'estuaire*



# La Loire, outil logistique durable

## ► *Développer l'usage du fleuve dans une approche environnementale et de transition énergétique :*

- Constituer une alternative complémentaire et performante à la route pour les flux industriels et logistiques en zones urbaines et entre l'amont et l'aval de l'estuaire
- Contribuer et accompagner le développement de nouvelles filières telles que les Energies Marines Renouvelables, les matériaux de déconstruction, la distribution urbaine
- Favoriser l'innovation en matière de barge, de propulsion (électrique, hybride, GNL,...),....



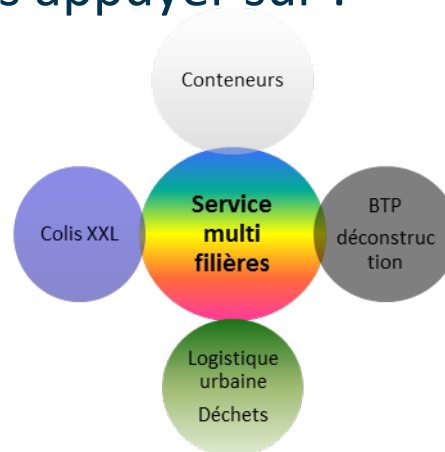
3.

## Vers un service multi clients multi filières

# Vers un service multi clients multi filières

► Une offre de service à construire qui doit s'appuyer sur :

○ **La diversité des flux potentiels :**



○ **La concentration des donneurs d'ordre industriels et logisticiens sur l'estuaire,**

○ **Des opportunités de calendrier** (Alstom, Airbus, chantiers urbains,....)

○ **La dynamique des acteurs publics** pour renforcer l'usage du fleuve

4.

**Opportunité d'un service  
fluvial dans une politique  
publique de logistique  
urbaine durable**

# Transport de marchandises à Nantes Métropole

## Le transport de marchandises à Nantes Métropole :

- 300 000 mouvements de marchandises par semaine
- la quasi totalité par voie routière
- flux liés aux commerces, services, particuliers, industriels

## Quelques ordres de grandeur :

- 20 % du trafic urbain
- 30 % de l'occupation de la voirie
- plus de 40 % des particules émises
- très forte densité de mouvements en centre-ville nantais (~300mvts/ha/semaine)
- un convoi fluvial = environ 250 camions

# Logistique urbaine durable à Nantes Métropole

## Volonté de valoriser la Loire comme voie urbaine

- Report modal : pour les voyageurs...et les marchandises
- Dynamisation des sites portuaires et préservation des potentiels
- Complémentarité de la voie d'eau avec les autres modes de distribution

## Opportunités à saisir dans les années à venir :

- grands projets urbains en bord de Loire dans les 10 ans à venir
- identification des flux générés qui pourraient contribuer au service fluvial
- délégations de services publics à renouveler

# Des potentiels en bords de Loire



Centre de traitement des déchets  
(collecte sélective + incinérateur)

Grands projets urbains  
Chantiers d'ampleur

- A. Besoin d'optimiser l'utilisation de l'outil, de mutualiser les flux,
- B. Service régulier de fret fluvial au service d'un territoire

→ Zone de Cheviré : plate-forme logistique multimodale, Colis XXL, Centre de traitement de la ferraille

→ présence industrielle proche du fleuve  
→ coopération territoriale à l'échelle de l'Estuaire

5.

## Zoom sur la filière déchets et ses perspectives

# Le transport des déchets par voie fluviale

Variante AO 2009

Une étude intéressante

Un échec

Des enseignements



2009

30 000 tonnes d'OMR

50 % incinération

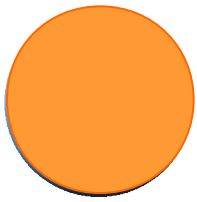
50% enfouissement

## PDEDMA Loire Atlantique

" Les intercommunalités bénéficiant d'une situation privilégiée et d'une desserte facilitée, par exemple celles bordant la Loire, devront veiller à privilégier des modes de transport alternatifs à la route. "







# Nos actions en 2009

**Un test grandeur nature a validé la faisabilité du transport fluvial.**

**Une filière qui se développe, donc pérennité rassurante.**

**Des références VEOLIA en transport fluvial :**

- ④ Le transport de DIB de Gennevilliers à Précy sur Marne,
- ④ Le transfert d'OM et d'éléments incinérables à Lille,
- ④ Le transport d'encombrants de Saint Denis vers Bonneuil sur Marne,
- ④ Le transport de mâchefers d'Issy les Moulineaux vers Précy sur Marne,

***Une volonté de développer le transport alternatif pour confirmer la cohérence d'Arc en Ciel dans le schéma territorial.***

# Une organisation en 7 étapes



- 1** Compactage des déchets & chargement sur le centre de transfert de Guérande
- 2** Transport routier vers le terminal portuaire de Montoir de Bretagne
- 3** Déchargement du container au terminal portuaire de Montoir de Bretagne
- 4** Trajet en barge vers Couëron
- 5** Déchargement à proximité d'Arc en Ciel
- 6** Vidage sur Arc-en-Ciel
- 7** Retour des containers vers le centre de transfert de Guérande

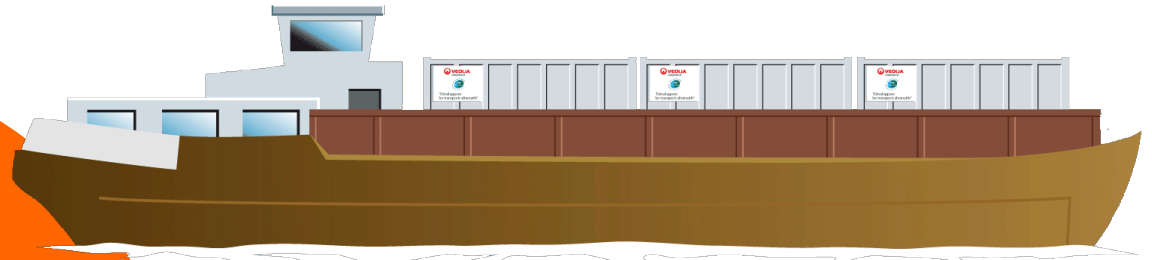
# 2 enjeux majeurs à combiner pour une « offre acceptable »

1 barge

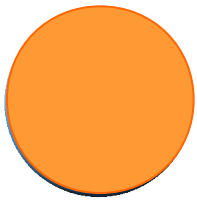
=

44 semi-remorques \*

Jusqu'à 1116 semi-remorques  
sortis de la route si nous partons  
sur une hypothèse de 24 000 t  
acheminées par barge.



**Valorisation énergétique versus Enfouissement**



# Echec et enseignements 2009

Trop de manipulations et de ruptures de charge

Un Coût de transport trop élevé : + 18€/tonne

Un rapport modes de traitement **défavorable** à l'incinération

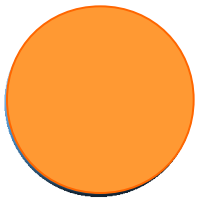
**Des enseignements :**

Vision globale de l'approche transport et traitement des déchets

Intégration « **de gains réglementaires et majoration de subventions** » au démarrage

- 🕒 Nécessité d'une approche multi filières déchets
- 🕒 Rationalisation et création d'offres de services « fluviales »
- 🕒
- 🕒

***Une volonté **inchangée** de développer le transport alternatif pour confirmer la cohérence d'Arc en Ciel dans le schéma territorial.***



# Nouveau contexte 2014/2025

Un cadre réglementaire déchets ouvrant de **nouvelles opportunités**

**Hiérarchie européenne des modes de traitement et futur plan national déchets 2014/2020 :**

- 📍 Baisse du stockage de **25 à 30 % d'ici 2020**/ tonnages 2010
- 📍 Baisse du stockage de **50 % d'ici 2025**/ tonnages 2010
- 📍 23% d'ENR en 2020 = développement **CSR** et d'unités thermiques dédiées
- 📍 Valorisation des déchets du BTP à **70%** à échéance 2020

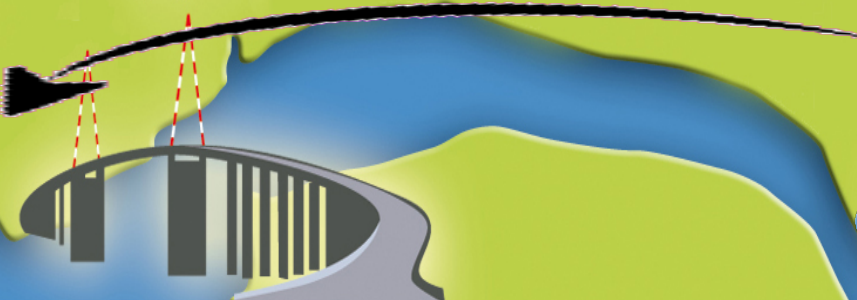
***Rapport modes traitement + favorable à performance énergétique***

***Réduction du nombre et industrialisation des centres de tri de collectes sélectives***

***Nouveaux critères CMP et PPP intégrant enjeux RSE, CO2 et économie circulaire***

**Quel signal fort de la part des pouvoirs publics ?**

# Il y a de vraies perspectives et enjeux pour le transport fluvial



27 000 tonnes OMR et 9 000 tonnes CS



27 000 tonnes OMR et 7 000 tonnes CS

1

Vide de four et réservation pour un troisième four

2

Unité industrielle de tri des collectes sélectives

3

Centre de tri haute performance et production de CSR

4

Vente chaleur vers Arcelor et possibilité connexion RCU

5

Ancien quai à Arc en Ciel qui est aménageable