

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

Mardi de l'ORT - 25 novembre 2014

Sommaire

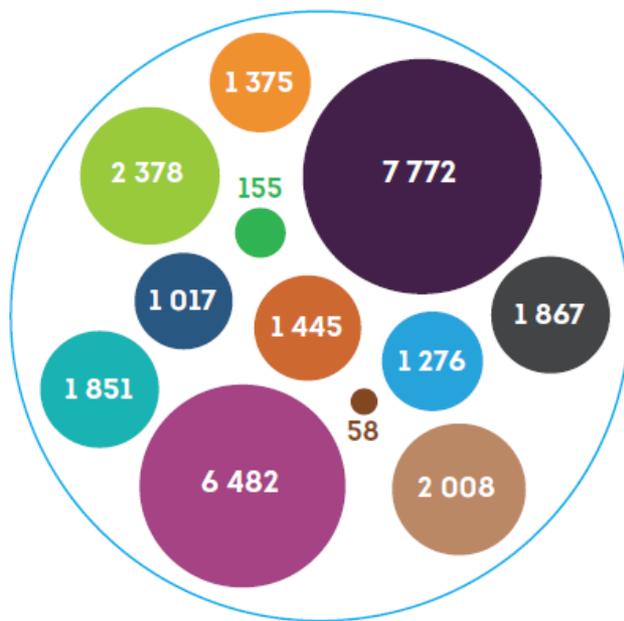
- ▶ L'activité du Port
- ▶ La Loire, un outil logistique durable
- ▶ Vers un service fluvial multi clients, multi filières
- ▶ Opportunité d'un service fluvial dans une politique publique de logistique urbaine durable
- ▶ Zoom sur la filière déchets

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 :



653 PÉTROLIERS



22 MÉTHANIERS



304 VRAQUIERS



289 PORTE-CONTENEURS



354 ROULIERS

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)

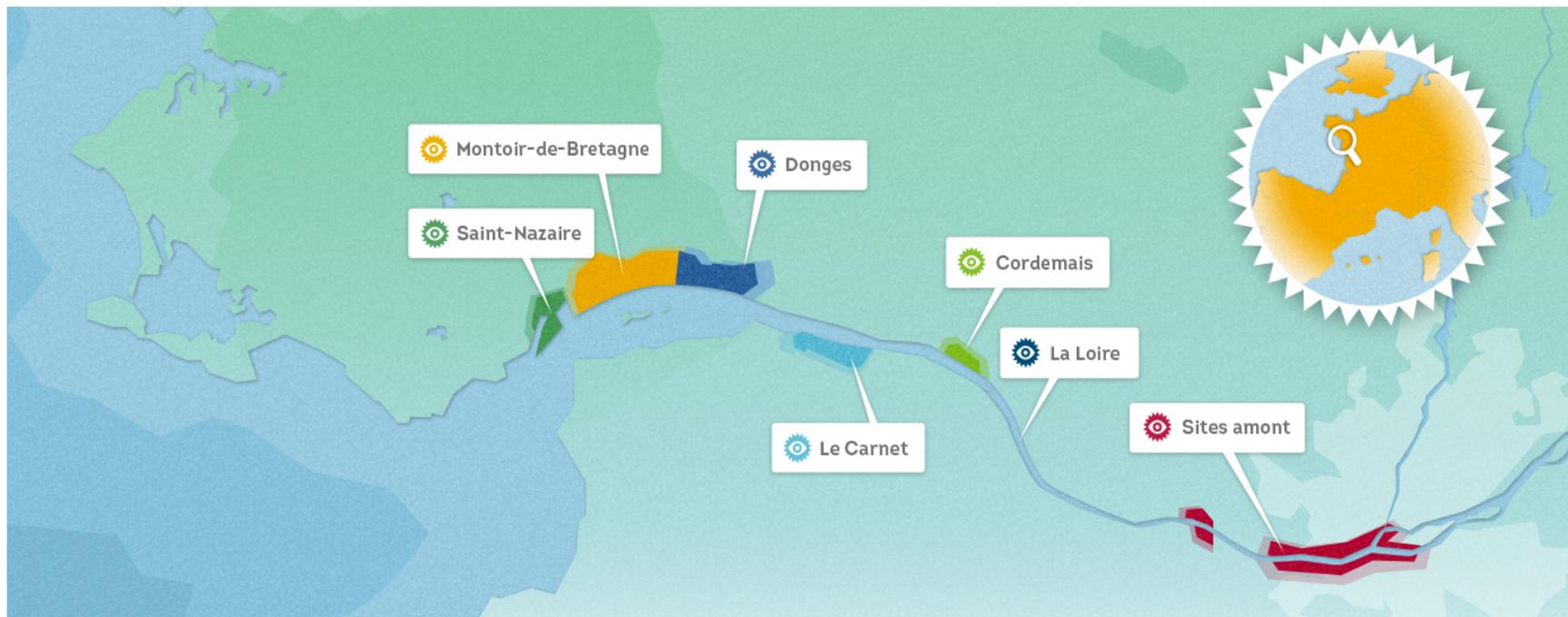
© AIRBUS S.A.S 2011

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,...),....

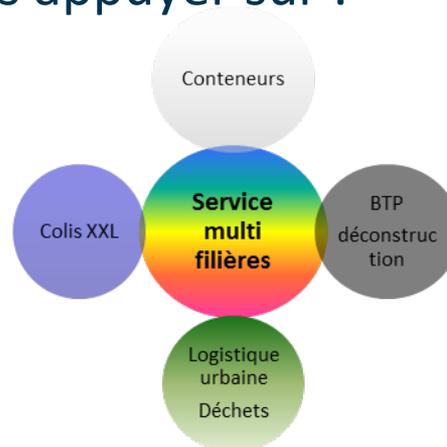
3.

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



- 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

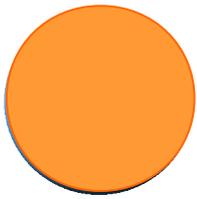
50 % incinération

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 :

- ① Le transport de DIB de Gennevilliers à Précy sur Marne,
- ① Le transfert d'OM et d'éléments incinérables à Lille,
- ① Le transport d'encombrants de Saint Denis vers Bonneuil sur Marne,
- ① 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

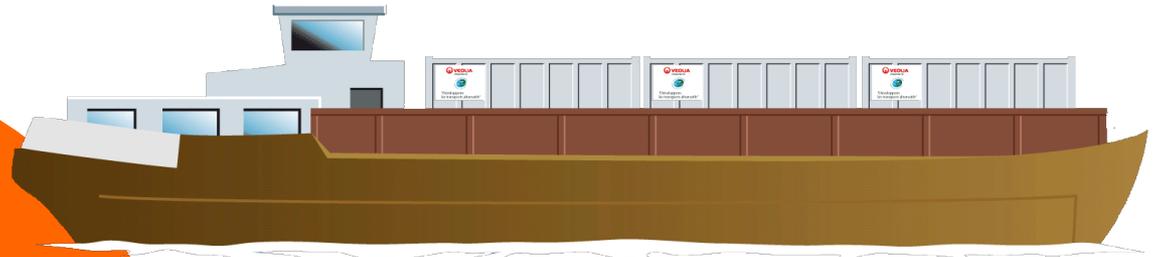
2 enjeux majeurs à combiner pour une « offre acceptable »

1 barge

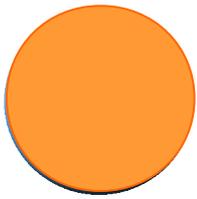
=

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

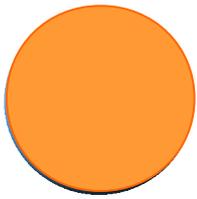
Des enseignements :

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

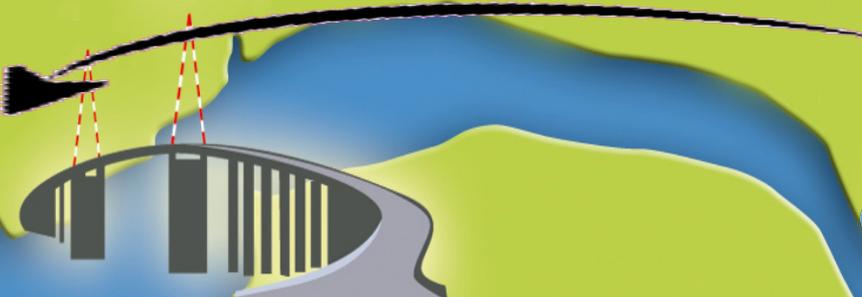
Rapport modes traitement + favorable à performance énergétique

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