



# ASSEMBLÉE NATIONALE

13ème législature

ports

Question écrite n° 79923

## Texte de la question

Mme Marie-Odile Bouillé attire l'attention de M. le secrétaire d'État chargé des transports sur le rapport qu'il a demandé à Roland Blum, député des Bouches-du-Rhône, visant à faire un diagnostic de la desserte des grands ports maritimes pour faire émerger des propositions en faveur du développement des modes ferroviaire et fluvial dans le pré et post-acheminement des marchandises. Ce rapport a été remis le 20 mai 2010 et fait suite à la réforme des ports de juillet 2008. Elle s'étonne que ce rapport n'ait examiné que la situation actuelle de la desserte des grands ports maritimes de Marseille, du Havre et de Dunkerque, laissant de côté le grand port maritime de Nantes-Saint-Nazaire, pourtant impacté dans la réforme portuaire. Ce parti pris est d'autant plus étonnant que le Parlement vient de valider l'accord franco-espagnol sur les autoroutes de la mer qui concernent le GPM Nantes-Saint-Nazaire et qui nécessitera une redéfinition des dessertes routières et ferroviaires. Elle lui demande de préciser comment sera prise en compte la situation du GPM Nantes-Saint-Nazaire et ses dessertes.

## Texte de la réponse

Le rapport du député Roland Blum ne constitue pas un recensement de tous les projets des grands ports maritimes contribuant à l'amélioration de leurs dessertes, mais illustre la recherche de cet objectif, au travers d'une analyse de trois des grands ports maritimes. Ce rapport ne remet donc pas en cause le fait que tous les grands ports maritimes, sans exception, doivent prioritairement s'attacher, avec le soutien de l'État, à améliorer leurs dessertes. Cet objectif prioritaire s'articule avec l'exigence d'un meilleur report modal. La loi du 3 août 2009 relative à la mise en oeuvre du Grenelle de l'environnement fixe comme objectif de doubler la part de marché du fret non routier pour les acheminements à destination ou en provenance des ports. Il s'agit non seulement d'un objectif environnemental, puisqu'il contribuera à réduire les émissions de gaz à effet de serre, mais aussi d'un objectif économique, puisque la quantité de marchandises traitées dans les ports ne pourra pas augmenter si elles sont évacuées à 85 % par la route, alors que, dans d'autres ports européens, cette part représente moins de 60 % du trafic traité. Pour le grand port maritime de Nantes - Saint-Nazaire, cet objectif d'un meilleur report modal est d'autant plus important que plus de 80 % des marchandises sont acheminées par le mode routier. Le projet stratégique 2009-2013 du port porte notamment sur la construction d'une offre logistique intermodale. Le rapport du groupe de travail sur les transports maritimes, mis en place dans le cadre du Grenelle de la mer, a mis l'accent sur cet axe stratégique de développement des ports. Le groupe de travail institué sur le port marchand du futur a également développé ce sujet. Le grand port maritime de Nantes - Saint-Nazaire travaille actuellement en partenariat avec Réseau ferré de France (RFF) sur les mesures susceptibles de renforcer l'offre ferroviaire. En complément de la mise en service, en mai dernier, de la voie terminale permettant de connecter les terminaux rouliers et conteneurs au faisceau électrifié du Priory, de nouveaux embranchements des terminaux de lignes ou des études de faisceaux pour la constitution de convois de wagons de huit cents à mille mètres sont notamment prévus. En matière de transport routier, la desserte doit être améliorée pour une plus grande fluidité : c'est l'objectif recherché par des mesures telles que la mise en service, depuis près d'un an, de l'autoroute A19 entre Courtenay et Sens, permettant le contournement de la région parisienne pour le transport

de marchandises entre Nantes et l'est de la France. Enfin, malgré les difficultés rencontrées, le développement du mode fluvial reste un objectif important. S'agissant des autoroutes de la mer, une liaison entre le port de Nantes - Saint-Nazaire et celui de Gijon, en Espagne, entre en service en septembre 2010. Cette liaison est mise en oeuvre par GLD Atlantique, filiale commune du groupe français Louis-Dreyfus Armateur et du groupe italien Grimaldi. Au lancement du service, la ligne sera assurée par un navire d'une capacité de 150 remorques et pouvant accueillir 800 passagers. GLD Atlantique prévoit une montée en puissance progressive du service jusqu'à sept rotations par semaine, visant à un transfert plus important des camions de la route par la mer. Afin d'assurer la réussite du projet, les États français et espagnol ont choisi d'apporter un soutien financier à cette ligne sous forme d'une « aide au démarrage » d'un montant maximum de 15 MEUR par État. Cette aide est complétée par des financements communautaires, au titre du programme européen Marco Polo, d'un montant de l'ordre de quatre millions d'euros.

## Données clés

**Auteur :** [Mme Marie-Odile Bouillé](#)

**Circonscription :** Loire-Atlantique (8<sup>e</sup> circonscription) - Socialiste, radical, citoyen et divers gauche

**Type de question :** Question écrite

**Numéro de la question :** 79923

**Rubrique :** Transports par eau

**Ministère interrogé :** Transports

**Ministère attributaire :** Transports

## Date(s) clé(s)

**Question publiée le :** 1er juin 2010, page 6013

**Réponse publiée le :** 28 septembre 2010, page 10646