

La place portuaire nantaise, les activités maritimes en amont de l'estuaire

Jacques MARCADON

IGARUN-Nantes

LETG-UMR 6554-CNRS *Géolittomer*, Nantes

BP. 81227

44312 – NANTES Cedex 3

Résumé : L'article montre l'intérêt du maintien d'une activité portuaire en amont de l'estuaire ; les trafics diversifiés des terminaux nantais reposent sur la présence d'industries locales, ils s'inscrivent aussi dans la complémentarité de l'activité entre l'amont et l'aval. Les inconvénients et les atouts d'un port de fond d'estuaire sont examinés. L'importance des activités de tertiaire supérieur maritime de la place nantaise est soulignée, tant en ce qui concerne les fonctions de services aux navires, que les fonctions d'accueil de la marchandise.

Mots-clés : Port de fond d'estuaire. Terminal. Accès nautiques. Accès terrestres. Tertiaire supérieur maritime.

Abstract : The paper shows the interest of the perpetuation of the port activity upstream ; the diversified traffics through the terminals in the Nantes area are linked with the local industries and are developing in the context of the complementarity between the low estuary and the upstream sector. The disadvantages and the advantages of a port upstream are considered. The importance of the top tertiary maritime activities in Nantes are underlined, concerning the services to the ships, and also the services to the merchandises.

Key words : Upstream Port. Terminal. Sea Access. Land Links. Top Maritime Services.

Il ne s'agit pas ici de répéter en l'actualisant ce qui a déjà été publié dans ces mêmes *Cahiers Nantais*, ou ailleurs, sur le déplacement des terminaux vers l'aval, les aménagements du bas estuaire et les problèmes induits environnementaux (Marcadon, 1981, 1993, 1994, 1999 ; Vigarié 1977, 1981, 1990, 1993, 1997).

Le Port Autonome de Nantes-Saint-Nazaire est un tout, les différents sites de Nantes à la mer se complètent pour traiter des types de navires et de marchandises différents. Mais la réflexion menée ici sur l'agglomération nantaise conduit à s'interroger sur les avantages et les contraintes du site amont.

Des géographes maritimistes francophones (Vigarié, 1983 ; Charlier 1992, 1994 ; Marcadon et Comtois, 1996) ont déjà réfléchi sur les cycles de la vie portuaire et le redéveloppement d'anciens espaces frappés d'obsolescence ou en phase de déclin. Ici, il ne sera pas question des friches nantaises en reconversion (île Sainte-Anne) qui ont fait l'objet de travaux récents (Boubacha, 1997 ; Marcadon 1997), mais des quais et terminaux en activité.

L'objectif est de montrer les atouts que constituent, d'une part, les équipements nantais dans la perspective d'un développement des activités de cabotage fluvio-maritime notamment, et, d'autre part, le maintien dans l'agglomération nantaise de services portuaires de haut niveau.

I - L'ATOUT D'UN PORT DE FOND D'ESTUAIRE

A - Le site nantais, l'équivalent d'un Port d'Intérêt National

Au sein du Port Autonome, la part relative des trafics nantais, du fait de l'essor des activités dans le bas estuaire, à Montoir et à Donges, où un nouveau site d'extension est prévue (projet Donges-Est) est

de l'ordre de 10 % environ (3 millions de tonnes), ce qui représente 30 % des trafics hors flux énergétiques. C'est loin d'être négligeable. En 1998, près de 600 navires ont escalé à Nantes. Le Port Autonome, pour la partie nantaise, prévoit un trafic de 4 millions de tonnes en 2015. Le tableau 1 replace l'activité nantaise dans le contexte global de l'estuaire.

Site portuaire	1998	1999
Nantes	3 033 454	3 240 174
Donges	15 926 182	13 400 437
Montoir	11 916 296	11 278 494
Saint-Nazaire	784 223	875 017
Total Port Autonome	31 660 155	28 794 122

Source : Port Autonome

Tableau 1 : Trafic par site portuaire (en tonnes)

L'ensemble des terminaux nantais constitue un port d'une dimension comparable aux ports moyens français ayant statut de Port d'Intérêt National comme les autres ports de l'Atlantique. Le tableau 2 l'indique clairement.

Date	Brest	Lorient	La Pallice	Nantes
1980	2,4	2,1	4,6	2,4
1990	1,7	3,1	5,7	2
1998	2,2	2,3	6,8	3

Sources : Journal de la Marine Marchande - Port Autonome Nantes-Saint-Nazaire

Tableau 2 : Évolution comparée des trafics de Brest, Lorient, La Pallice et Nantes (en millions de tonnes)

B - Rapide rappel historique et problématique du maintien de l'activité portuaire dans le contexte de la révolution des transports maritimes

Au XVIII^e siècle, le port de Nantes est le premier du royaume. Les armateurs font construire de riches demeures le long des quais (quai de la Fosse) et dans l'île Feydeau. L'ère du machinisme, du charbon et de la machine à vapeur et des navires de plus en plus grands crée de nouvelles contraintes. En 1903, afin de faciliter l'accès maritime à Nantes des travaux d'aménagement du lit du fleuve sont entrepris suivant les indications de l'ingénieur Lechalas. Parallèlement, l'idée de créer un nouveau port à l'embouchure de la Loire s'est concrétisée dès le milieu du XIX^e siècle à Saint-Nazaire où un premier bassin à flot est inauguré en 1856, un second en 1881. En 1933, la raffinerie ANTAR s'installe à Donges. En 1971 est mis en place un premier quai à Montoir pour répondre aux besoins de l'usine d'engrais Gardiloire. Dans les vingt-cinq ans qui suivent, un nouvel outil portuaire se développe dans le bas estuaire.

À Montoir, tout le front portuaire est désormais occupé par le terminal agro-alimentaire (4 postes à quai construits de 1971 à 1990), le terminal roulier installé en 1977, le terminal méthanier (1980) avec ses deux appontements, le terminal à conteneurs et à marchandises diverses (TMDC, 3 postes à quai construits de 1982 à 1991, un quatrième bientôt opérationnel, un cinquième prévu), le terminal charbonnier opérationnel en 1983.

Parallèlement, à Donges le poste pétrolier n° 7 pour les VLCC (Very Large Crude Carriers) de 280 000 tonnes de port-en-lourd (170 000 tpl en charge) a été mis en place en 1983, et à Saint-Nazaire le quai du commerce a été aménagé en 1984 pour le terminal sous froid, un nouveau terminal fruitier a été inauguré en 1993 en remplacement du terminal fruitier du quai Wilson à Nantes.

Ce dernier exemple indique une tendance lourde observable dans tous les ports du monde : le glissement vers l'aval et les plus grandes profondeurs de l'activité portuaire qui quitte les vieux quais urbains. Seulement il serait imprudent de tirer un trait définitif sur les activités portuaires en amont. Du fait de la diversité des trafics, des besoins, des types de navires, des relations interportuaires, des problèmes de dessertes terrestres, il s'agit de s'interroger avant de décider la fermeture d'anciens quais au trafic marchand. Dans l'agglomération nantaise, le quai Wilson sur l'île Sainte-Anne, le terminal à bois de Cheviré, le terminal céréalier et agroalimentaire de Roche-Maurice ainsi que le quai pétrolier génèrent autant de trafic qu'un port comme Lorient ou Brest. Le coût de l'entretien du chenal de Loire de Donges à Nantes (5,50 m lors des marées de vives eaux lors de la basse mer) et des souilles est le prix à payer pour le maintien de l'activité, étant entendu que, de toutes façons, le chenal de Loire implique un entretien minimum. Cela permet de recevoir des navires de 9,50 m de tirant d'eau à Nantes soit jusqu'à 20 000 tpl environ.

Si la Loire nantaise présente des eaux de couleur marron, sales, tourbillonnantes, si elle a en charge la mémoire collective de milliers de noyés accidentels, suicidés, exécutés massivement, comme les rebelles à la République en 1793, si elle a ses côtés douloureux et morbides, elle a aussi ses aspects féconds, dynamiques, de lien avec le monde, de source d'activités pour l'économie locale et régionale.

Charlier (1992, 1994) a très bien montré que l'effacement de la vie portuaire n'est pas toujours une issue inéluctable, les besoins des ports de mer, même les plus grands, ne se traduisent pas uniquement par des postes en eau profonde et par de vastes terminaux pour accueillir des navires de plus en plus grands et pressés (porte-conteneurs, superpétroliers). Les espaces portuaires propres à accueillir des navires de tailles plus modestes, comme celles de navires fluvio-maritimes, présentent un intérêt non négligeable. Avant toute décision d'abandon des activités portuaires il s'agit de bien en mesurer les conséquences économiques et sociales.

L'idée qui prévaut est que les villes et les ports autrefois imbriqués se sont séparés de plus en plus depuis quarante ans environ, les activités portuaires majeures étant désormais à l'aval, en front de mer, les quais les plus anciens étant abandonnés. Cela est vrai pour une première catégorie de quais antérieure à 1900, mais les espaces équipés au début du XX^e siècle (et après) gardent de l'intérêt pour toute une gamme d'activités portuaires comme c'est le cas à Nantes. Charlier a montré dans son modèle chrono-spatial du cycle de vie portuaire (1994) qu'il peut y avoir "une bifurcation de destinée avec l'option du redéveloppement portuaire" et aussi celle du "déclassement urbain"; son argumentation théorique s'appuie sur l'exemple d'Anvers qu'il oppose au modèle à ne pas suivre, celui des Docklands londoniens. D'autres auteurs (Marcadon et Comtois, 1996), reprenant ce modèle, l'affinent et le complètent pour montrer qu'un même espace ne connaît pas obligatoirement des phases très nettes d'essor et de déclin, qu'il voit diminuer les trafics sans atteindre le stade de l'abandon et de l'obsolescence ; après des travaux d'adaptation et de modernisation, l'activité peut reprendre. Les deux auteurs conseillent de mieux prendre en compte les spécificités locales, de dégager les niveaux de lecture du modèle selon les emboîtements d'échelles (micro/meso/macro), et le fait de la permanence de la localisation du tertiaire portuaire en amont.

Que le lecteur ne se méprenne pas : l'activité portuaire comme élément moteur de l'économie de l'agglomération nantaise est un fait qui appartient au passé, mais elle reste un atout, un facteur créateur de richesses et d'emplois en amont de l'estuaire. Comme il s'agit d'une activité "dispersée" entre des actions visibles (chargement, déchargement des navires...) et des actions invisibles de l'extérieur (le travail des courtiers, des transitaires...), on perçoit mal son rôle qui est pourtant notable.

C - Les inconvénients et les atouts de Nantes, port de fond d'estuaire

1 - En matière d'environnement, les risques maîtrisés et l'attrait du fluvio-maritime

Certes, l'activité portuaire en étroite relation avec les industries locales ne va pas sans risques aux portes même d'une grande agglomération, mais la réglementation existante, appliquée par les services de sécurité, permet d'y faire face. Le Port Autonome ainsi que les autres organismes de l'État ont là des responsabilités qu'ils assument.

La présence des installations de stockage en arrière des quais peut présenter des risques. Les Nantais se rappellent le nuage toxique dérivé de l'incendie d'aliments pour le bétail stockés quai Roche-Maurice en octobre 1989, et, en octobre 1991, l'explosion d'un dépôt pétrolier en arrière du quai Cormerais. Signalons qu'aucune entreprise à hauts risques n'est implantée aux abords de l'agglomération nantaise, ces entreprises de type "Séveso" sont dans le bas estuaire à Montoir et à Donges.

Les conséquences positives en matière d'environnement du maintien d'une activité portuaire à Nantes sont évidentes quand on sait les pollutions et les risques que génèrent les transports routiers. Les actuels 3 millions de tonnes qui sont traitées par les terminaux de l'agglomération nantaise sont autant de moins sur les voies rapides et les routes entre Montoir et Nantes. Selon VNF (Voies Navigables de France), les coûts externes du transport par route (pollution atmosphérique, accidents, nuisances sonores...) s'élèvent pour 100 tonnes/km à 17,03 F contre 1,22 F par la voie d'eau.

L'avantage du fluvio-maritime apparaît notamment pour le transport des tronçons d'Airbus par le fleuve entre l'usine de l'agglomération nantaise à Bouguenais et le site de Montoir-Saint-Nazaire. Le rythme de la production des avions augmente induisant des convois exceptionnels (200 convois exceptionnels en 1999) qui ne peuvent pas passer par la route nord de l'estuaire, car les ponts routiers sont trop bas, et qui encombrant les routes du Sud avec la traversée des villages. Airbus fabriquait 10 avions par mois en 1995, 30 en 2000 et il en est prévu 40 par mois en 2004. La décision a été prise de créer un poste roulier à Cheviré à l'amont immédiat du pont comportant notamment un ponton flottant pouvant accueillir 2 barges simultanément. À Montoir, les équipements du terminal roulier sont déjà en place. L'investissement de 21 MF pour le poste roulier qui sera opérationnel en 2002, associe la région des Pays de la Loire, le département de Loire-Atlantique, le district de l'agglomération nantaise (devenu communauté urbaine au premier janvier 2001), les fonds européens du FEDER et le Port Autonome.

2 - L'atout du port amont pour les entreprises de la région face à la concurrence et à la pression urbaine

Sur tous les trafics, Nantes est concurrencé par des ports comme Saint-Malo, les Sables-d'Olonne, Rochefort, La Pallice. En dehors des aspects nautiques, ces ports ont des coûts d'outillage et de main-d'œuvre assez faibles, ils bénéficient d'une souplesse horaire totale. Il s'agit là d'un problème d'héritage : jusqu'à la loi de juin 1992, la plupart des ports concurrents cités n'avaient pas de dockers. Quand la situation a changé, ils ont su procéder à des réformes en contenant leurs coûts à des niveaux plus faibles qu'à Nantes, où, par exemple, les grutiers et le personnel technique travaillent sur des horaires plus rigides. Des entreprises locales, proches de Nantes, peuvent très bien utiliser d'autres ports, plus petits mais aussi plus souples en termes opérationnels et plus avantageux en termes de coût : toute entreprise a pour objectif de maîtriser ses coûts.

Les terminaux et les quais de l'agglomération nantaise ont, à terme, la perspective de nouveaux trafics liés aux besoins de consommation de la communauté urbaine (matériaux de construction, évacuation de déchets...), à l'activité des sites privés en bord de Loire, au pôle agro-alimentaire de la vallée de la Loire ainsi qu'à la relance du cabotage européen. Par exemple, aujourd'hui, des trafics d'engrais proviennent des pays de l'Est par des bateaux de 2 000 tpl, c'est aussi le cas pour le bois du Nord. Les terminaux de Roche-Maurice et de Cheviré sont appelés à perdurer, à prospérer, en revanche le quai Wilson subit une très forte pression urbaine. Les trafics y auront disparu à l'horizon 2004, glissant vers le nouveau poste à quai de Cheviré aval, le poste dit n° 4 de 200 m de long, inscrit dans le contrat de plan.

Dans le périmètre de l'agglomération nantaise, le port pour accroître ses trafics ou plus simplement pour traiter plus efficacement les marchandises a besoin d'espaces. Or la ville pour ses projets d'urbanisme (le projet Chemetoff-Berthomieu a été retenu par la municipalité) est tentée par l'aménagement des fronts d'eau. La construction d'un nouveau pont à l'amont du quai Wilson (pont des Trois Continents), les travaux en cours sur l'île Sainte-Anne (le Palais de Justice a été inauguré en

2000) restreignent les espaces portuaires. Le changement de nom du quai de l'île où s'élève la cité judiciaire est dans une certaine mesure symbolique du changement de fonction, le quai Crouan est le nom d'une famille d'armateurs nantais, la connotation était maritimiste ; devenu quai François Mitterrand, la connotation devient plus terrienne. La réhabilitation du quai des Antilles en rive sud du bras de la Madeleine à la charge du Port Autonome (20 MF) est destinée à créer un cheminement piétonnier sûr pour les promeneurs du pont Anne de Bretagne jusqu'à la pointe des Antilles. La fonction portuaire a totalement disparu.

Un port qui manque d'espace est condamné. Aussi l'échange de terrains en septembre 1998 entre le port et la ville (document 1) marque un consensus, une façon intelligente de gérer ensemble ces transferts : la ville reçoit du port les vieux quais urbains et le secteur des anciens chantiers Dubigeon sur l'île Sainte-Anne, le port reçoit de la ville les terrains (27 ha) de l'ancienne centrale électrique à Cheviré occupés par une zone d'activités, et qui coupe en deux le terminal à bois. C'est dans cette partie centrale que sera installé le poste roulier. Ce secteur de Cheviré (200 ha) constitue la seule zone d'extension possible pour le port car le site de Roche-Maurice ne peut pas s'étendre.

3 - La nécessité de bons accès terrestres et d'accès nautiques suffisants

Tout port, quel qu'il soit, dépend de la qualité de ses accès nautiques. Les navires qui remontent à Nantes, pétroliers, grumiers, céréaliers, utilisent pleinement le tirant d'eau autorisé de 9 m à 9,50 m. Les céréaliers, par exemple, chargent à Nantes jusqu'à la limite du tirant d'eau disponible et vont compléter leur chargement à Montoir où la cote maximale est de 13,25 m sous les plus basses mers, alors qu'elle est de 5,50 m dans le chenal d'accès à Nantes. Les navires effectuent la montée ou la descente du fleuve en une seule marée ; la hauteur d'eau varie avec le coefficient de la marée et le débit du fleuve. Le pont de Cheviré avec un tirant d'air de 50 m ne crée aucune contrainte particulière pour le type de navire susceptible de remonter la Loire.

Pour des raisons de coût des dragages et de protection de l'environnement, le chenal d'accès ne peut être creusé davantage. Entre Donges et Paimboeuf, l'enrochement des Brillantes dans le lit du fleuve est un seuil limitatif des possibilités de calaisons. Évidemment le navire a à sa charge le coût du pilotage et du remorquage jusqu'à Nantes avant l'intervention des lamaneurs pour l'amarrage. La zone d'évitage d'un diamètre de 300 m est située à la pointe de l'île Sainte-Anne, elle permet à des navires de 225 m de long de faire demi-tour.

Le tableau de la répartition des coûts de dragage montre que le maintien d'une activité portuaire à l'amont a certes un coût (6,6 F/tonne), mais il serait dangereux de conclure hâtivement sur cette seule base du dragage au peu d'intérêt de l'activité portuaire nantaise, ce serait ignorer l'essentiel, c'est-à-dire tous les avantages internes et externes pour la collectivité de la perpétuation des trafics.

Lieu	Période 1995-1998 (minimum-maximum)
Chenal de Donges	54/62
Chenal de Nantes	13,8/21
Souilles Donges	7/8
Souilles Montoir	6,9/9
Accès Saint-Nazaire	5/6,9
Bassins Saint-Nazaire	0,2/5
Souilles Nantes	3/5

Source : Port Autonome

Tableau 3 : Répartition des coûts de dragage (% du coût total) selon le site

Site	Coût dragage/an	Tonnage annuel (98)	Coût à la tonne
Ensemble des sites	100 MF	31,6 M t	3,1 F
Aval	80 MF	28,6 M t	2,8 F
Amont	20 MF	3 M t	6,6 F

Tableau 4 : Coût du dragage à la tonne

La variation des profondeurs d'eau est donc une préoccupation constante pour la perpétuation des trafics en amont de l'estuaire.

Le port de fond d'estuaire a l'avantage reconnu des bonnes liaisons terrestres : à Nantes, le pont de Cheviré et la rocade (achevée depuis 1994) sont branchés sur le réseau autoroutier national, les liaisons ferroviaires vers le bassin parisien (surtout) sont bonnes. L'Europe cherche à favoriser le cabotage maritime afin de faire face à l'engorgement des réseaux terrestres. Ce sont là des facteurs favorables au maintien et au développement de l'activité portuaire dans l'agglomération nantaise.

Proches de l'hinterland, les ports de fond d'estuaire présentent un intérêt certain pour les chargeurs de la région. Cela vaut pour des grands ports comme Anvers, Hambourg, Rouen, pour peu que la taille et la richesse de l'hinterland suscitent des trafics à l'importation et/ou à l'exportation. En mai 1994, par exemple, le groupe Doux, leader européen du poulet, inaugure quai de Roche-Maurice un nouveau trafic, celui des poulets à l'exportation vers le Moyen-Orient, l'Arabie saoudite principalement. Nantes bien reliée par des voies rapides à ses usines bretonnes et vendéennes présente une situation géographique "centrale" pour le "grand Ouest".

La place nantaise est un site de concentration de trafics multimodaux (mer, rail, route et pourquoi pas, à terme, aérien). C'est lié pour une part à ses activités dans le domaine du tertiaire maritime (fig. 2) malgré le glissement vers l'aval des trafics.

II - LES TERMINAUX NANTAIS

A - Les trafics diversifiés des terminaux nantais et le lien avec les industries locales

L'activité sur les quais (fig. 1) repose sur plusieurs trafics de base : le sucre, le bois, les produits pétroliers, les céréales, les engrais, le sable et sur les divers métallurgiques.

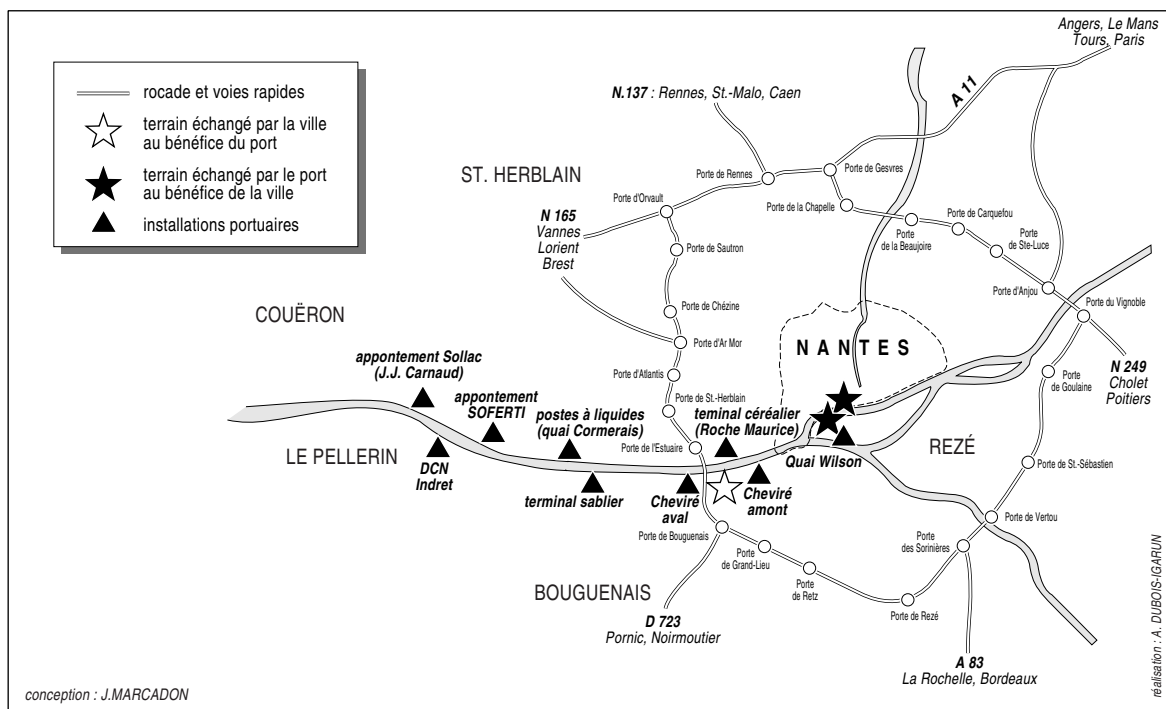


Fig. 1 : Les terminaux nantais en amont de l'estuaire de la Loire

- Assez stables, les importations de sucre de canne à destination de Beghin-Say atteignent ces dernières années 100 000 tonnes par an quai Wilson où sont traités aussi des aciers, de la fonte, des engrais et des ferrailles pour plus de 200 000 tonnes. Nous avons annoncé précédemment la disparition programmée des trafics de ce quai d'ici 2004. Le sucre a été au cœur de l'activité portuaire de Nantes, de 1815 à 1865 surtout, et cette activité se perpétue de nos jours. Beghin-Say appartient au groupe italien Montedison, leader européen de l'agro-alimentaire. Nantes héberge la seule sucrerie de la société qui raffine du sucre de canne. L'usine nantaise (200 salariés, 650 MF de chiffre d'affaires) produit 120 000 tonnes par an des célèbres marques "La Perruche", "l'Antillaise" et le "Blonvilliers". En provenance des Antilles, de la Réunion et des pays ACP, le sucre de canne arrive brut quai Wilson, à raison d'un bateau par mois.

Les quais nantais reçoivent aussi, mais dans un environnement fort médiocre, des bateaux de croisière en nombre limité (moins d'une dizaine par an). C'est là la seule activité qui risque de perdurer à terme à Nantes même, mais aucune décision n'a encore été prise par les instances portuaires sur l'aménagement d'un site précis.

- À Roche-Maurice, le quai est spécialisé surtout dans l'exportation de céréales, essentiellement du blé (silo vertical de 120 000 tonnes, plus 30 000 tonnes de magasins à plat). L'entreprise Sonastock emploie là 17 personnes (et 2 à Montoir). Avec les engrais et la mélasse, ce site traite plus de 1 million de tonnes.

- Le quai Cormerais est voué aux importations de produits pétroliers et chimiques et accueille un trafic de l'ordre de 300 000 tonnes.

- Rive sud, le terminal à bois de Cheviré traite environ 300 000 tonnes et le terminal sablier plus en aval (Port Lavigne) plus de 350 000 tonnes. Le trafic de bois bénéficie de la présence d'une importante place de négoce. Certes, la concurrence du PVC, de l'aluminium, une industrie du bâtiment pas toujours florissante, placent les trafics dans un environnement économique fluctuant. Le bois provient du monde entier, avec une mention particulière pour le Brésil. Il arrive sous forme de grumes, de sciages, de contreplaqués ou de produits semi-finis. Le terminal de Cheviré offre actuellement 3 places à quai, 2 au terminal dit "amont" et 1 au terminal "aval". Signalons la présence de cuve de stockage de vins (le trafic est de l'ordre de 28 000 tonnes) à Cheviré aval.

- À l'aval de l'agglomération, des entreprises installées en bord de Loire ont des activités de transport maritime : c'est le cas de l'établissement des Constructions et Armes Navales d'Indret rive sud, et, sur la rive nord, des forges de Basse-Indre que le groupe Carnaud céda à la Sollac en 1990. Sur ce dernier site une usine métallurgique s'était installée dès 1823. Au fil des années, elle s'est adaptée aux évolutions technologiques, commençant par exemple la production de fer blanc en 1892 pour répondre à la demande des utilisateurs de boîtes de conserves. Actuellement, Sollac est le premier producteur européen d'aciers plats minces et le site de Basse-Indre produit 360 000 tonnes de feuilles de 2/10° de mm ! L'entreprise a 18 sites de production dont 5 majeurs, et Basse-Indre est parmi ceux-là. L'acier étamé et chromé est destiné principalement à l'appertissage agro-alimentaire. L'usine participe pleinement à la mondialisation des échanges, 40 % de la production est exportée. Les expéditions maritimes représentent 80 000 tonnes, dont 30 000 tonnes sont expédiées par le quai privé en Loire, 20 000 tonnes passent par le TMDC de Montoir et 30 000 tonnes partent par Anvers.

Avec Carnaud-Sollac, nous avons là l'exemple même d'une activité locale importante (1 000 emplois directs) liée à l'activité maritime dans la mesure où la production est surtout composée de produits lourds et pas très chers. Leur compétitivité sur les marchés dépend des coûts de transport, or le transport maritime est le plus attractif en la matière. Chacune des expéditions se limite en général à 2 000 tonnes, c'est là une cargaison intéressante pour un caboteur, il existe ainsi des possibilités de reconquête de trafics "détournés". La Sollac a provoqué au début de 1996 la création d'une ligne régulière à rotations mensuelles à destination du Maroc avec la compagnie Morbihannaise et Nantaise de Navigation, une des rares compagnies françaises ayant son siège social à Nantes. C'est une coopération qui mériterait de s'étendre. En groupant les besoins de la Sollac avec ceux d'autres opérateurs industriels régionaux, à l'export mais aussi à l'import, il existe en Basse Loire, pour les terminaux amont, des potentialités de nouvelles escales de navires. Des trafics comme les 30 000

tonnes d'acier qui transitent par Anvers pourraient être récupérés. Si l'on considère qu'une part notable de la compétitivité des entreprises locales dépend de la présence des terminaux de l'agglomération nantaise (par le faible coût des transports) il est préférable de réfléchir à deux fois avant d'imaginer que l'on puisse un jour supprimer toute activité portuaire en amont de l'estuaire.

La présence d'une activité portuaire à Nantes explique le maintien d'industries en milieu urbain et en bordure de l'agglomération comme Beghin-Say ou Sollac. La fermeture des chantiers Dubigeon a fait disparaître un passé industriel et l'image maritime de la ville, mais heureusement le pont de Cheviré a rendu le port visible. Le pont, par ses dimensions, fait figure d'arc de triomphe, il ramène la ville vers le fleuve, le port, l'estuaire.

B - La place de négoce de Cheviré, la complémentarité entre l'amont et l'aval de l'estuaire

Les raisons du maintien et du développement du terminal à bois de Cheviré montrent bien l'intérêt économique et social de l'activité portuaire en amont. Ce n'est qu'à partir de 1969 que Cheviré devient un terminal à bois. Auparavant, les navires débarquaient leur cargaison de bois quai Wilson. L'entreprise Chacqueneau, qui assurait alors le transport, la manutention et le stockage du bois, est la première à s'installer sur le site de Cheviré en 1969 ; l'essor de l'activité est lié à l'accord signé en 1968 entre la maison Chacqueneau et les dockers : le contrat autorise l'entreprise locale à procéder avec son propre personnel et pour le compte des compagnies maritimes au triage, relevage et allotissement des billes de bois après le débarquement. D'autres entreprises viendront très vite la rejoindre sur le site.

Une trentaine d'entreprises sont installées sur place (importateurs, négociants, manutentionnaires, unités de sciage et de séchage...) ce qui en fait une place de négoce attractive. Le site emploie 800 personnes.

De plus l'atout de la situation vis-à-vis de l'hinterland profite à Nantes. Dans un rayon de 200 km, en Pays de la Loire, en Bretagne, en Poitou-Charentes et en Limousin, travaillent 25 000 salariés dans les secteurs de la charpente-menuiserie, les panneaux et placages, le meuble, répartis dans un millier d'entreprises. Cette tradition du meuble et du travail du bois a suscité un tissu de sociétés très diversifiées, une majorité de PME, mais aussi un groupe majeur comme Lapeyre qui a deux établissements dans le nord de la Vendée. Le seul département de la Vendée est à l'origine de l'importation annuelle de 55 000 tonnes de bois environ. Cela explique que Nantes se soit imposé comme la première place de négoce du bois en France et le premier port de bois d'œuvre.

L'organisation du carrefour international du bois à Nantes, tous les deux ans depuis 1994, illustre le rayonnement de la place. Cette manifestation attire plus de 300 exposants dont 10 % sont étrangers, 5 000 visiteurs dont 30 % d'étrangers. L'École Nationale du Bois s'est installée à Nantes, c'est symptomatique. L'intégration de la filière professionnelle du bois avec la concrétisation de la notion de "place de marché" est un atout majeur.

Une preuve de la vitalité des terminaux nantais est la nouvelle répartition des engins de quai, effectuée en mars 1999 : une grue de 15 tonnes et 2 grues de 6 tonnes de puissance de levage, jusque-là sur le terminal de Cheviré ont été transférées en face sur le terminal agro-alimentaire de Roche-Maurice. La grue de 15 tonnes notamment a été mise à la disposition de la Sodistock qui vient d'installer un atelier d'ensachage de céréales. Les 4 grues restantes de Cheviré ont été rénovées et une nouvelle grue automotrice de 20 tonnes de puissance à 40 m (63 tonnes à 10 m) a été installée en octobre 1999.

Concentration des opérateurs, qualité des équipements, coût des services, stratégie commerciale, les atouts de la place nantaise dans la course à la compétitivité expliquent l'existence du terminal à bois de Cheviré. D'une année à l'autre des modifications apparaissent mais les tendances lourdes sont là.

Nantes est le premier port de France pour les bois du nord, constitués essentiellement de sciages résineux, mais la concurrence de ports comme Fécamp, Saint-Malo, Bordeaux est rude car des petits navires de l'Europe du Nord (Scandinavie, Russie) n'ont pas besoin de grandes infrastructures portuaires. La compétition fait rage, la concurrence entre les ports, même petits, joue sur les facilités

d'accès, le coût du passage portuaire, la qualité et la puissance des opérateurs. Si Nantes réussit à se maintenir malgré la fin, en 1993, des importations d'Amérique du Nord (pour cause de problèmes sanitaires du fait de la "nématode du pin") pour lesquelles l'implantation atlantique faisait la différence, c'est grâce à la puissance de la place de négoce de Cheviré.

La concurrence des bois tropicaux s'exerce avec La Rochelle-La Pallice surtout. En général, les grumes qui arrivent à Cheviré sont destinées à la menuiserie industrielle et la Basse-Loire défend son titre de premier port d'importation de bois d'œuvre. À La Pallice, les grumes sont le plus souvent destinées au déroulage, pour les usines de contreplaqués de l'arrière-pays. En matière de bois d'œuvre tropical les volumes importés baissent globalement et les acheteurs français peuvent passer par La Rochelle et Nantes sur l'Atlantique, Sète, Anvers et Rouen. Pour les sciages tropicaux, l'avant-pays est très large : Afrique, Asie, Amérique du Sud.

Mais le terminal de Cheviré, pour continuer à jouer un rôle majeur, va travailler de plus en plus en symbiose avec le terminal à conteneurs et à marchandises diverses de Montoir du fait de la conteneurisation de certaines cargaisons de bois sciés par exemple, et où les grands navires (de 60 000 tpl) peuvent être accueillis. C'est là une tendance forte : les grumes exotiques, dont les exportations diminuent, sont remplacées par des produits transformés moins lourds et pouvant être placés en conteneurs ; le terminal à conteneurs de Montoir traite ainsi environ 50 000 tonnes par an. Les entrepôts des grands manutentionnaires créés à Montoir, ceux de SAGA, de la SCAC peuvent stocker ce type de marchandises. Il y a là un enjeu avec la difficulté de remonter à Nantes-Cheviré des grands navires : l'allègement des cargaisons à Montoir est possible avant la remontée à Nantes, mais le coût est-il compétitif face aux efforts des autres ports ? Pour le moment Cheviré garde l'atout de la concentration des acteurs les plus gros, un savoir-faire et un service apprécié depuis plus de quinze ans.

On retrouve cette complémentarité entre l'amont et l'aval de l'estuaire dans le domaine de l'exportation céréalière avec l'entreprise Sonastock, implantée comme nous l'avons vu à Roche-Maurice et à Montoir.

III - DES ACTIVITÉS DE TERTIAIRE MARITIME DE HAUT NIVEAU SUR LA PLACE NANTAISE

L'activité portuaire entre dans une chaîne logistique où intervient une pléiade de professions à responsabilités (fig. 2), les unes spécialisées dans les services au navire, les autres dans les services à la marchandise. Tous ces acteurs créent une valeur ajoutée pour l'économie locale. Des études faites ces dernières années (Fontagné, 1991, 1992 ; Marcadon, 1993) sur la valeur ajoutée et le nombre d'emplois créés par l'activité portuaire donne l'indication suivante : chaque emploi dans la fonction portuaire crée :

1 emploi dans les transports routiers,
7 emplois dans le secteur industriel,
1,5 emploi dans le secteur du commerce et des services.

L'exemple suivant concernant le courtage maritime montre bien les responsabilités et les enjeux économiques que représente la présence sur la place nantaise des professionnels maritimes, étant entendu que l'activité de ces entreprises porte en général sur l'amont comme sur l'aval de l'estuaire : quand Armel Rolland succède à Claude Vigneron en juillet 1994 comme courtier maritime à Nantes, il reprend une charge qui a représenté en 1993 la mise en douane de 770 navires soit environ le tiers des navires touchant le port et principalement ceux assurant le transport de produits liquides.

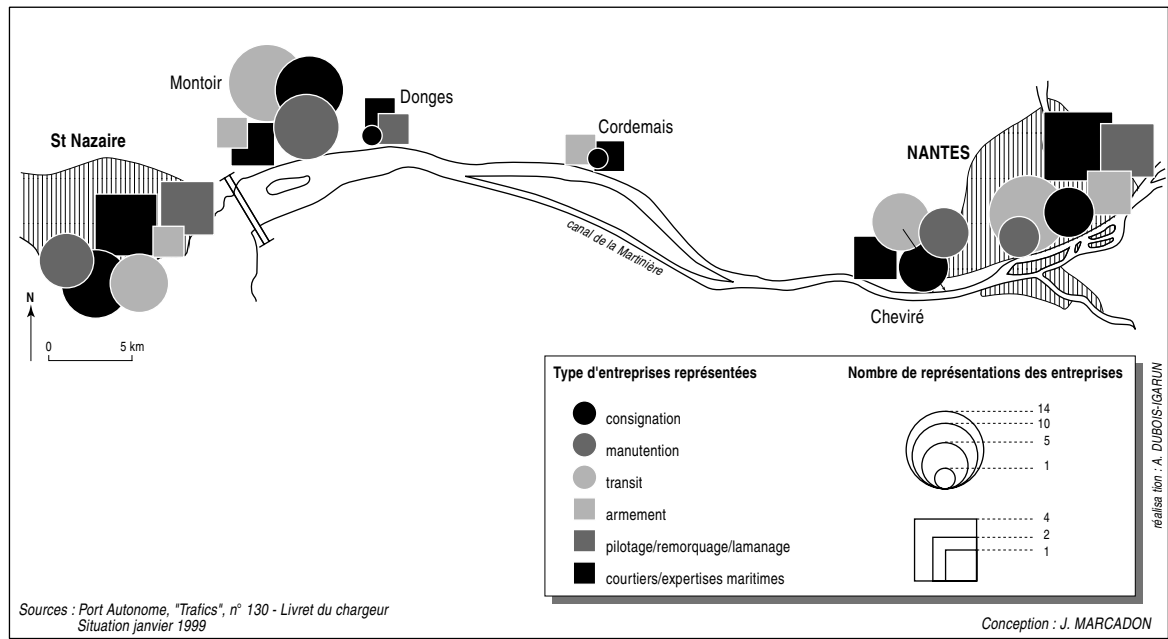


Fig. 2 : Les localisations du tertiaire maritime dans l'estuaire de la Loire

L'activité portuaire implique une pléiade de professions à haute responsabilité en matière de services portuaires au navire et à la marchandise. C'est là une richesse en matière grise, un savoir-faire qui contribue au rôle métropolitain de Nantes. La figure 2 (situation en janvier 1999) indique clairement qu'en matière de répartition dans l'estuaire des professions portuaires, près de la moitié est située dans l'agglomération nantaise, alors que le bas estuaire de Donges à Saint-Nazaire fait 90 % des trafics. L'arrêt de l'activité portuaire à Nantes aurait des conséquences graves avec des suppressions d'emplois mais aussi une délocalisation vers le bas estuaire ou dans d'autres ports d'un certain nombre d'activités décrites ci-après.

Ne nous leurrions pas cependant : comme pour les autres fonctions non liées à la circulation maritime, les services portuaires installés à Nantes dépendent pour une part de décisions extérieures prises à Paris ou ailleurs dans le cas de grands groupes internationaux. Cela étant, les services aux navires et à la marchandises vendus aux clients sont source de richesses.

A - Les fonctions de services aux navires

Le navire qui arrive en rade est pris en charge par la capitainerie. Il existe trois sites : Saint-Nazaire, Donges et Nantes. Ce dernier est évidemment étroitement dépendant de l'activité portuaire nantaise. Les officiers de port ont la charge de la régulation et de la surveillance de la navigation dans la circonscription portuaire ainsi que l'exploitation optimum des postes à quai. Les capitaineries sont dotées de divers moyens techniques de communication et de radiolocalisation dont le but est de faire en sorte que les escales soient les plus brèves possibles et qu'elles s'effectuent dans la plus grande sécurité. En liaison permanente avec les services du pilotage, du lamanage et des agents consignataires, la Capitainerie centralise tous les renseignements concernant les mouvements des navires attendus ou en partance et planifie les escales en fonction de leurs caractéristiques, de leurs marchandises, de la disponibilité des postes et du matériel nécessaire aux opérations commerciales. Les officiers de port assurent une permanence 24h/24 et 365 jours par an. Ce sont des fonctionnaires du ministère ayant en charge les ports maritimes. Ils sont 35 en Basse Loire, détachés auprès de la direction du Port Autonome. Le pilotage consiste dans l'assistance donnée aux capitaines par un personnel commissionné par l'État pour la conduite des navires à l'entrée et à la sortie des ports, dans les ports, rades et eaux maritimes des fleuves et des canaux (loi du 28 mars 1928). 31 pilotes interviennent en Basse Loire. Deux stations terrestres existent, l'une à Saint-Nazaire, l'autre à Nantes. Ce dernier bureau est situé au siège social du pilotage de la Basse Loire, 1 rue Eugène Varlin.

Le remorquage constitue un service essentiel pour les navires, les tâches sont variées :

- remorquage pour le chenalage, la mise à quai, le déhalage ou le désaccostage des navires,
- assistance et sauvetage de navires en difficulté, interventions spéciales dans la zone portuaire pour les navires en situation dangereuse (le pétrolier "Port Tudy" de 6 000 tpl déhalé rapidement le lundi 7 octobre 1991 du quai Cormerais en arrière duquel flambait un dépôt pétrolier), lutte contre l'incendie grâce au remorqueur "le Hoédic" équipé de canon à eau et à mousse.

Jusque dans les années quatre-vingt existaient deux sociétés, "les Abeilles" à Nantes et à Saint-Nazaire. Depuis 1991, la direction est commune avec un bureau nazairien et le bureau nantais, quai du marquis de l'Aiguillon.

Le lamanage consiste à effectuer les manœuvres d'amarrage et de largage des haussières des navires. En Basse Loire, le lamanage dépend selon les secteurs, de deux sociétés privées ou des services du Port Autonome (ces derniers n'interviennent que pour la partie terre sur le TMDC, le terminal roulier et à Saint-Nazaire). À Nantes, le service est assuré pour la partie bord et la partie terre par la SA Services Maritimes et Lamanage de la Loire situé quai du Cordon bleu. Fondée en 1962, elle emploie 28 personnes.

L'agent maritime consignataire de navire agit comme mandataire pour le transporteur maritime. Il accomplit dans une région géographique déterminée toutes les fonctions que la compagnie maritime accomplirait elle-même si elle décidait d'ouvrir sa propre agence. L'agent maritime, détient tout pouvoir de ses mandataires pour négocier les contrats de transport, coter, recruter et encaisser les frets, émettre et signer les connaissements correspondants, assurer la logistique des conteneurs et négocier éventuellement tout contrat relatif aux opérations annexes. L'agent consignataire a aussi un rôle d'assistance au service du navire. Il effectue pour les besoins du navire et de son expédition les opérations que le capitaine et l'armateur n'accomplissent pas eux-mêmes.

Sur 23 bureaux installés dans le bas estuaire, l'agglomération nantaise en compte 15. Parmi ces derniers, on compte aussi bien des agences de grands groupes comme SAGA (Société Anonyme de Gérance et d'Affrètement) et la SCAC (Société Commerciale d'Affrètement et de Combustibles) installés sur plusieurs continents, des agences puissamment installées dans les ports de l'ouest de la France comme la société Allaire, et des agences locales comme l'agence de Bouard ou l'agence Vignerons. Les agences se localisent des vieux quais urbains nantais (quai de la Fosse, rue Mathurin Brissonneau) à la ZIP de Cheviré.

Les courtiers maritimes interprètes et conducteurs de navire interviennent lors de l'escale d'un navire étranger lorsque le capitaine ne désire pas remplir lui-même les formalités administratives ou ne peut le faire sans un interprète. Le rôle de cet officier ministériel nommé par les pouvoirs publics déborde le courtage proprement dit et comporte la traduction de documents (manifestes, connaissements, liste de provisions de bord...) et la "conduite du navire", c'est-à-dire la réalisation pour le compte du capitaine de toutes les formalités obligatoires auprès des diverses administrations, en particulier la douane et les tribunaux (la responsabilité civile de l'armateur peut être recherchée pour des avaries à la cargaison, des dommages aux installations portuaires, des accidents créant des pollutions...). Cet officier ministériel a un rôle très large. Le code de commerce autorise les courtiers maritimes à agir comme intermédiaires dans toutes les opérations auxquelles peut donner lieu l'escale du navire. En tant que mandataire de l'armateur, ils peuvent entrer en relation avec le manutentionnaire et le ou les réceptionnaires de la marchandise, encaisser le fret, effectuer le paiement de tous les frais d'escale. Les contrats qu'ils dressent ont le caractère d'actes authentiques, ils peuvent agir comme arbitres entre les administrations françaises et les armements étrangers.

En Basse Loire, 3 agences de courtage maritime sont installées, l'une à Montoir, les deux autres à Nantes quai de la Fosse. Il existe d'autres services au navire. Citons les shipchangers chargés de ravitailler les navires, les bureaux de sociétés de classification dont le rôle est essentiel en matière de

sécurité dont deux représentations sont installées dans l'agglomération nantaise (le Lloyd's Register et le Bureau Véritas) et deux à Saint-Nazaire.

Outre les experts maritimes, citons encore les capitaines-experts dont le rôle est de constater les avaries, ce sont d'anciens commandants au long cours, nommés après avis d'une commission choisie et présidée par le président du tribunal de commerce, assermentés auprès de ce tribunal. Les capitaines experts peuvent être appelés en mission d'expertise par le tribunal de commerce à la requête d'un usager du port (capitaine de navire, transitaire, agent...) ou apporter leur concours extra-judiciaire aux mêmes agents économiques. À Nantes, les 4 capitaines-experts sont regroupés rue Charles Brunelières ; à Saint-Nazaire deux capitaines experts sont agréés.

Le Comité d'Étude et de Service des Assureurs Maritimes et des Transports est installé quai de la Fosse à Nantes. Quant aux sociétés de Contrôle et de Surveillance deux ont leur siège dans l'agglomération nantaise, l'une à Montoir, une autre à Saint-Nazaire.

Ainsi, si l'on fait le bilan rapide de la répartition du tertiaire maritime au service des navires dans la Basse Loire on ne peut que constater le rôle important de la place nantaise. C'est là un héritage de l'histoire, mais cette permanence résiste d'autant mieux, suscitant localement une valeur ajoutée importante, un pouvoir de commandement, que l'activité portuaire elle-même perdure sur les quais de l'agglomération.

B - Les services et fonctions d'accueil à la marchandise

La plupart des lignes régulières qui touchent le port, et leur nombre a bien augmenté depuis deux ans, touchent surtout le TMDC de Montoir, certaines toutefois remontent la Loire jusqu'à Nantes. C'est le cas de la COSENAM et de la Société Navale Caennaise à l'importation avec une escale par mois de cargo conventionnel en provenance des ports du Gabon, du Cameroun et de Côte d'Ivoire.

Les transitaires et commissionnaires de transport organisent le transport et la distribution des marchandises : ils doivent concevoir, coordonner, organiser le déplacement des marchandises aux meilleures conditions pour les chargeurs. Cela implique une logistique précise qui influence largement la politique d'approvisionnement, de distribution, de stockage, de sous-traitance, de manutention, de conditionnement des produits des entreprises. Les transitaires commissionnaires de transport ont des agences réparties de façon quasi égale dans l'agglomération nantaise et dans le bas estuaire (fig. 2). Ce sont là des activités d'organisation des flux qui peuvent s'effectuer hors des quais où passent les marchandises, mais près des centres décisionnels de tertiaire supérieur urbains (banques, assurances...). On retrouve des entreprises qui offrent des services au navire (agence maritime par exemple). À côté des grands groupes déjà cités comme SAGA et la SCAC mais aussi Danzas, nous retrouvons les entreprises régionales comme Allaire, ou locales comme de Bouard, Grandjouan, Drouin, Somaloir...

Les manutentionnaires interviennent dans un segment clé de l'activité portuaire, les opérations physiques de chargement et déchargement du navire exécutées dans le port avec du matériel loué ou leur propre matériel. Ils agissent pour le compte des compagnies de navigation, des consignataires ou des transitaires. Lorsque le navire arrive, l'entreprise de manutention loue à l'organisme portuaire le matériel nécessaire (grues), demande au consignataire de placer le navire à quai en fonction du matériel de levage voulu, donne au transitaire le programme de déchargement ou de chargement pour l'enlèvement ou la livraison des marchandises à quai. Le manutentionnaire effectue toutes les opérations d'arrimage et de désarrimage, de mise à bord et de déchargement, y compris les mises sous hangar ou reprises sur terre-pleins ; il peut être chargé de l'entreposage, de la réception et de la gestion des marchandises à quai. Toutes ces opérations qui paraissent banales demandent une bonne coordination et sont en fait assez complexes. Dix entreprises intervenant dans le domaine de la manutention sont installées dans l'agglomération nantaise, 17 dans le bas estuaire, ce qui traduit le glissement des trafics vers l'aval, mais le maintien en amont de trafics exigeant de la main-d'œuvre génère de ce fait de la valeur ajoutée.

La réforme des dockers de juin 1992 s'est révélée très positive en Basse Loire, les dockers ont manifesté un effort réel dans la démarche qualité. Ensemble, dockers, entreprises de manutention et port ont engagé une démarche volontariste à base de concertation. L'organisation diffère entre l'aval et l'amont mais les clients affichent globalement leur satisfaction devant la qualité du travail et les baisses tarifaires.

Sur les sites de Nantes travaillent 53 dockers professionnels dont 33 mensualisés par le GIE Docks Services, 2 directement par des entreprises de manutention et 18 conservent le statut d'intermittents inscrits au BCMO (Bureau Central de la Main-d'Oeuvre). L'accord signé le 7 juillet 1995 entre les manutentionnaires et le syndicat CGT des ouvriers dockers comporte trois points : la mensualisation des rémunérations, l'intéressement, un accord de modulation pour les dockers mensualisés afin de mieux adapter les temps de travail. À Saint-Nazaire, la société ASM (Atlantique Services Maritimes) gère 84 dockers mensualisés qui sont aussi partie prenante dans le capital de la société au même titre que les entreprises de manutention. ASM a entamé une démarche qualité qui passe par la formation et la Basse Loire peut s'enorgueillir d'avoir créé la seule école de dockers en France.

Toutes les professions portuaires sont regroupées au sein de l'UMBL (Union Maritime de la Basse Loire) à laquelle adhèrent aussi de grandes entreprises intéressées au trafic du port comme les Chantiers de Saint-Nazaire, Gaz de France, EDF, Elf France. L'UMBL est l'expression d'une solidarité nécessaire entre des professions ayant un intérêt commun dans la défense de l'activité maritime en Basse Loire. Le siège est à Nantes, près des quais de Loire, rue Mathurin Brissonneau. C'est symbolique. Une disparition totale de l'activité portuaire à Nantes, avec glissement à l'aval, risquerait d'inciter ce type d'organisme à se positionner ailleurs dans l'estuaire.

Nantes est encore une place d'armements maritimes, certes loin de la puissance d'un port comme Le Havre ou Marseille et plus encore des grands organismes européens, mais c'est là une fonction de commandement à une échelle modeste qui entre dans la fonction métropolitaine de l'agglomération. Les trois armements nantais détaillés ci-dessous n'ont pas la puissance des grandes compagnies asiatiques ou nord-américaines, mais ils maintiennent une tradition.

- La Compagnie Ligérienne de Transport dont le siège est place du Commandant l'Herminier en arrière des quais nantais assure notamment avec ses barges de 2 400 tpl le transport du charbon entre le terminal de Montoir et la centrale de Cordemais. Sa flotte se compose de 5 pousseurs et de 8 barges, aptes aux transports du charbon, du fuel, des colis encombrants. Elle a transporté en 1998 entre l'aval et l'amont de l'estuaire 2,9 millions de tonnes, délestant d'autant l'axe routier Saint-Nazaire-Nantes de l'équivalent d'une succession de camions de 11 tonnes toutes les 2 minutes, 24h/24, toute l'année. La société exploite aussi 4 voiliers de croisière aux Antilles et l'été, sa filiale Finist'mer opère 2 vedettes à passagers sur Ouessant (l'"Ar Vro" et l'"Ar Vag"), une troisième vedette (180 passagers de capacité) est en construction au chantier Gléhen de Douarnenez.

- La Compagnie des Îles du Ponant, fondée à Nantes en 1987, a mis en service en 1991 le paquebot à voiles "Le Ponant" (45 cabines), exploité alternativement dans les Caraïbes et en Méditerranée, et en 1998 "Le Levant", un paquebot motorisé exploité alternativement en Amérique du Nord, dans les Caraïbes et en Amérique du Sud. L'armement emploie 120 personnes en 1998 pour un chiffre d'affaires de 45 MF.

- La Compagnie Morbihannaise de Navigation, installée place du Sanitat au pied de Notre-Dame du Bon Port, s'est spécialisée, d'une part, dans les transports de vracs et de colis lourds (éléments de la fusée Ariane), sur des destinations souvent lointaines (Afrique, pays de l'océan Indien, Antilles...), et d'autre part, dans le transport de passagers dans la région de l'Ouest. Cet armement dont l'origine remonte à 1882 (c'était alors la Compagnie nantaise de navigation à vapeur) a fait l'objet d'une thèse récente (Guégan, 1998) à laquelle je renvoie le lecteur.

C'est grâce à sa tradition d'activités maritimes que la place nantaise accueille les représentations consulaires d'une douzaine de pays, surtout européens (Allemagne, Belgique, Danemark, Royaume-Uni, Grèce, Norvège, Pays-Bas, Portugal, Suède) ou proches (Turquie, Algérie), exceptionnellement

lointains (Brésil). Sans l'activité portuaire, il est vraisemblable que certaines de ces représentations fermentaient.

Les vieux quais urbains ont vu la disparition des navires mais localisent le tertiaire maritime. Nous l'avons vu, les bureaux des sociétés de services sont situés pour nombre d'entre eux le long ou en arrière du quai de la Fosse et du quai Ernest Renaud, rive nord. Là se situe le CACI (Centre Atlantique de Commerce International) avec les bureaux de la Chambre de Commerce, des douanes, le siège du Port Autonome, la maison de la Mer, qui, dans l'ancienne capitainerie du port est depuis 1989 le lieu de rencontre de multiples associations liées à la mer : Institut Français de la Mer (région des Pays de la Loire), Comité Nantais de Documentation Historique de la Marine, Propeller Club, associations de capitaines au long cours et d'anciens navigateurs...C'est aussi le poste d'amarrage du Bélem, du Maillé-Brézé, une sorte de vitrine.

Conclusion

Il est dans la nature des choses que les ports, lors d'une période T, placés dans un certain site, en fonction de l'évolution de la technologie maritime, du système économique des échanges, répondent parfaitement aux besoins, se développent, et puis, parce que les paramètres qui ont fait leur croissance ne correspondent plus aux besoins, entrent dans une phase de déclin à T+ 1. Mais l'histoire de l'évolution des transports a montré qu'un nouveau mode de transport, plus rapide, plus massif ne rend pas automatiquement obsolètes les moyens préexistants. Les navires sont devenus plus gros, mais l'économie mondiale a toujours besoin de petits navires, plus souples, moins coûteux à l'usage. L'évolution des transports terrestres et des mentalités collectives de plus en plus sensibles aux nuisances à terre redonne au cabotage maritime tout son attrait. L'agglomération nantaise a tout à gagner à conserver une activité portuaire à sa porte. Des pans de son patrimoine maritime ont déjà disparu avec la construction navale. L'image d'une ville fait partie de son patrimoine. L'image d'une ville portuaire, ouverte de ce fait sur le monde, est chargée d'une symbolique plus positive que celle d'une ville ayant perdu ses relations maritimes directes. Aucune raison d'économie ne pousse le port actuellement à se détourner de ses quais amont dans la banlieue nantaise ; la communauté urbaine de l'agglomération nantaise a tout intérêt à ce que ce type d'activité perdure. Que dirait-on à Brest ou Lorient si l'on programmait la fin de l'activité commerciale du port ? Une grande part de l'économie locale en serait ébranlée. L'agglomération nantaise a une palette de fonctions et d'activités plus larges que celles des villes citées mais la disparition de l'activité portuaire serait aussi grave de conséquences que dans les ports secondaires. Plus généralement, la règle que les responsables et décideurs pourrait adopter est de ne pas sacrifier légèrement les intérêts supérieurs d'un port à ceux de la ville, ils sont liés et en affaiblissant l'un on affaiblit l'autre.

Bibliographie indicative

- BOUBACHA E, *L'interface ville/port, espace-système en mutation, l'exemple de Nantes*, Mémoire de DEA, IGARUN, 90 p.
- CHARLIER J, 1992, The regeneration of old port areas for new port uses, in HOYLE B., PINDER D. eds, *European port cities in transition*, Belhaven, Londres, pp. 137-154.
- CHARLIER J, 1994, Anvers et le syndrome des Docklands, *Acta Geographica Lovaniensia*, vol 34, pp. 311-319.
- FONTAGNÉ L, 1991, (sous la dir.) *L'impact économique du Port Autonome de Nantes-Saint-Nazaire sur la région des Pays de Loire*, CERCORE, Rapport Univ. de Nantes, 48 p + annexes.
- FONTAGNÉ L, 1992, (sous la dir.) *L'impact économique du Port Autonome de Nantes-Saint-Nazaire sur la filière bois de la région des Pays de Loire*, Univ. de Nantes, 37 p + annexes.
- GUÉGAN F, 1998, *Étude de géographie historique maritime : évolution de la fonction armatoriale, le cas de la Compagnie Morbihannaise et Nantaise de Navigation de 1882 à 1996*, Thèse de Doctorat, Nantes, 2 vol, 669 p.
- ISEMAR -GIS LITTOMER, 2000, *La complémentarité des sites portuaires amont et aval de l'estuaire de la Loire, réflexions prospectives*, Rapport destiné à la Conférence Consultative d'Agglomération, 36 p.
- MARCADON J, 1981, L'arrière-pays de la Basse-Loire, *Cahiers Nantais*, n° 21, pp 5-36.

- MARCADON J, 1993, L'activité portuaire et maritime de la Basse-Loire d'après les recherches récentes entreprises à l'IGARUN, *Cahiers Nantais*, n° 39, pp 67-79.
- MARCADON J, 1993, Les retombées régionales du port de Nantes-Saint-Nazaire, *Transports*, n° 362, pp. 397-404.
- MARCADON J, 1994, Le port de Nantes-Saint-Nazaire et les villes de l'estuaire, in *Villes et ports XVIII^e-XX^e siècles*, l'Harmattan, Col. maritime, Collin M. éd, pp 73-84.
- MARCADON J, COMTOIS C, 1996, Le modèle chrono-spatial appliqué aux villes portuaires maritimes françaises et chinoises, in *La ville maritime, temps, espace et représentations*, Brest, UBO, pp.171-184.
- MARCADON J, 1997, *La production de nouveaux espaces à l'interface ville/port : le cas des estuaires atlantiques français*, 6^e Conférence Internationale Villes et Ports, 18-22 novembre 1997, Montevideo-Punta del Este, AIVP, Le Havre, pp. 45-52.
- MARCADON J, 1999, Les perspectives de développement des trafics et la restructuration de l'espace portuaire dans l'estuaire de la Loire, *Bull. Assoc. Géogr. Français*, n° 2, pp. 134-141.
- VIGARIÉ A, 1977, Présentation morphologique de l'estuaire de la Loire ; les conséquences pour l'aménagement, *Cahiers Nantais*, n° 13, pp. 69-82.
- VIGARIÉ A, 1981, Du souhaitable oublié au possible nouveau : les tribulations du Schéma d'Aménagement de l'Aire Métropolitaine Nantes-Saint-Nazaire, *Bull. Assoc. Géogr. Français*, n° 482, pp. 303-307.
- VIGARIÉ A, 1983, Le navire, le port et la ville, in *Transports et mutations actuelles*, SEDES/CDU, pp. 71-113.
- VIGARIÉ A, 1990, Évolution et développement des activités portuaires dans la Basse Loire, *Cahiers Nantais*, n° 33-34, pp. 199-228.
- VIGARIÉ A, 1993, État des connaissances et problèmes d'aménagement des zones humides de l'estuaire de la Loire, *Cahiers Nantais*, n° 39, pp. 81-100.
- VIGARIÉ A, 1997, Comment les ports créent-ils des emplois ?, *La Revue Maritime*, n° 446, pp. 5-17.