

Grand Port Maritime de Nantes Saint-Nazaire

Quelle stratégie pour l'avenir du Port ?

■ Session du 13/10/2020

■ Rapport présenté par M. Charles GENIBREL
au nom du groupe de travail inter-commissions
sur le Grand Port Maritime de Nantes Saint-Nazaire

*Entendues les interventions de MM. Daniel JURET (CGT-FO), Gérard ALLARD (UFC que choisir),
Didier ROBERT (CGT), Patrice POLLONO (CCIR), Mme Isabelle THOUMIN (CFDT)*

*Entendue l'intervention de Mme Sophie COCHARD-QUESSON, Adjointe au Directeur général
des services du Conseil régional*

88 votants. Adopté par 84 pour, 4 abstentions, 0 contre.



Introduction	4
1. Une infrastructure à la croisée des enjeux économiques, sociaux environnementaux du territoire	6
1.1. Un domaine étendu sur l'estuaire	6
Un domaine réparti entre zones d'activités, espaces naturels, zones urbaines et terrains à aménager	6
Un port multi-activités et multi-sites.....	7
Une offre logistique et industrielle au service des entreprises	8
Une part importante des ressources procurée par la location de terrains	10
1.2. Un port d'État avec une montée en puissance de la Région.....	12
Le statut du Grand Port Maritime : un port d'État.....	12
La Région : un acteur qui monte en puissance dans la gouvernance du port	13
1.3. Un moteur pour le développement du territoire avec plus de 25 000 emplois induits	15
Une forte dynamique industrielle sur le Port.....	15
Des emplois industriels diversifiés et plus qualifiés que la moyenne	16
Des emplois essentiels qui font vivre le territoire	19
1.4. Un trafic basé à plus des deux tiers sur les énergies fossiles	20
Un trafic annuel revenu au-dessus de 30 Mt.....	20
Le quatrième Grand Port Maritime français.....	21
Un trafic porté par les énergies fossiles	24
Quatre thématiques d'activités portuaires	25
1.5. Des missions de préservation et valorisation de l'environnement...	26
1.6. Crise sanitaire : peu de conséquences immédiates, mais des interrogations fortes pour la suite	28
Le Grand Port Maritime peu affecté à très court terme.....	28
Des interrogations fortes pour les prochains mois et pour les années à venir	28
2. Les orientations stratégiques pour l'avenir du Grand Port proposées par le CESER	32
2.1. Enclencher la transformation du modèle économique du port dans un contexte de transitions.....	32
Des trafics et activités menacés à moyen et long terme.....	32
Des pistes pour la transformation du modèle économique du port.....	40
2.2. Faire face aux enjeux sociaux d'aujourd'hui et de demain.....	57
Gérer les conséquences locales d'une situation sociale complexe au plan national.....	57
Assurer le maintien et le développement de l'emploi direct et induit	60
2.3. Être un port acteur de son environnement	62
Concilier activité portuaire et protection des espaces naturels et de l'environnement.....	62
Faire du port un acteur du territoire	74
Anticiper les effets du changement climatique	82
2.4. Faire du premier port de la façade Atlantique un pôle de développement du Grand Ouest.....	85

Développer les coopérations et les complémentarités dans un contexte de concurrence	85
Elargir l'hinterland du port.....	90
Proposer une offre de service au niveau des ambitions du port	102
Conclusion : engager dès aujourd'hui la transformation du port pour préparer l'avenir.....	105
Principales préconisations du CESER	107
1. Enclencher la transformation du modèle économique du port dans un contexte de transitions	107
Des trafics et activités menacés à moyen et long terme.....	107
Des opportunités de développement pour le port	107
2 - Faire face aux enjeux sociaux d'aujourd'hui et de demain	109
Gérer les conséquences locales d'une situation sociale complexe au plan national.....	109
Assurer le maintien et le développement de l'emploi direct et induit.....	109
3 - Être un port acteur de son environnement.....	109
Concilier l'activité portuaire et la protection des espaces naturels et de l'environnement	109
Un port acteur du territoire	110
Anticiper les effets du changement climatique	111
Faire du premier port de la façade Atlantique un pôle de développement du Grand Ouest.....	112
Développer les coopérations et les complémentarités dans un contexte de concurrence	112
Elargir l'hinterland du port.....	112
Proposer une offre de service au niveau des ambitions du port	113
Annexes	114
Forces/faiblesses/menaces/opportunités pour le développement économique du port	114
Trafic du GPM en 2019	115
Bibliographie	117
Remerciements.....	119

Introduction

Premier port de la façade atlantique et infrastructure majeure pour les Pays de la Loire, le Grand Port Maritime de Nantes Saint-Nazaire, doit élaborer dans les prochains mois son projet stratégique pour les 5 ans à venir.

Ce projet intervient 12 ans après la réforme de 2008, qui a notamment donné lieu à des transferts d'équipements et d'activité au secteur privé et confié des missions environnementales aux Grands Ports Maritimes. Il intervient également à un moment où l'Etat a annoncé une nouvelle stratégie portuaire nationale, aujourd'hui attendue par l'ensemble des acteurs.

Il est enfin élaboré dans le cadre d'une évolution importante de la gouvernance du port puisque la Présidente de la Région des Pays de la Loire, Christelle MORANÇAIS, a été élue, fin 2019, à la tête du conseil de surveillance du Port de Nantes Saint-Nazaire. Il s'agit d'une configuration qui n'existe dans aucun autre Grand Port Maritime.

Sur le plan conjoncturel, ce projet s'inscrit dans un contexte de crise sanitaire mondiale avec des répercussions majeures sur l'économie et dont les conséquences sur le trafic du port dans les prochains mois et années sont encore difficiles à mesurer.

Il s'inscrit par ailleurs dans un contexte social complexe, alors que la concurrence reste de mise avec les autres ports français et européens, malgré des projets de coopération notamment sur la façade atlantique.

Ce projet s'inscrit enfin dans un contexte global de transformations politiques, économiques et environnementales « profondes et rapides »¹, telles que la transition écologique et énergétique, la numérisation de l'économie, la concentration des armateurs, ou le Brexit, qui constituent des défis pour le port, mais peuvent aussi lui offrir des opportunités.

La diminution annoncée des énergies fossiles est sans doute le principal défi pour le Port de Nantes Saint-Nazaire puisque ces dernières représentent actuellement 70% de son trafic. Or, la baisse de consommation et de trafic de ces énergies pourrait être accélérée par la crise économique.

Dans cette période charnière pour le Port, le CESER a souhaité apporter sa contribution aux réflexions sur son futur projet stratégique en cherchant à donner une vision d'avenir pour le Port dans notre territoire. Le CESER a ainsi choisi d'éclairer les principales problématiques qui touchent cette infrastructure

¹ Comité interministériel de la Mer 2019. https://www.gouvernement.fr/sites/default/files/contenu/piece-jointe/2019/12/dossier_de_presse_cimer_2019.pdf

majeure de la région : modèle économique, développement de l'activité portuaire, protection de l'environnement, enjeux sociaux et lien au territoire et à l'hinterland².

Après avoir notamment rencontré des représentants d'entreprises du Port, d'organisations syndicales, d'associations environnementales et des collectivités territoriales, le CESER formule dans ce rapport des préconisations autour de quatre grands axes :

1. Enclencher la transformation du modèle économique du Port dans un contexte de transitions
2. Faire face aux enjeux sociaux d'aujourd'hui et de demain
3. Être un port acteur de son environnement
4. Faire du premier port de la façade atlantique un pôle de développement du grand ouest

² Arrière-pays commercial du port

1. Une infrastructure à la croisée des enjeux économiques, sociaux environnementaux du territoire

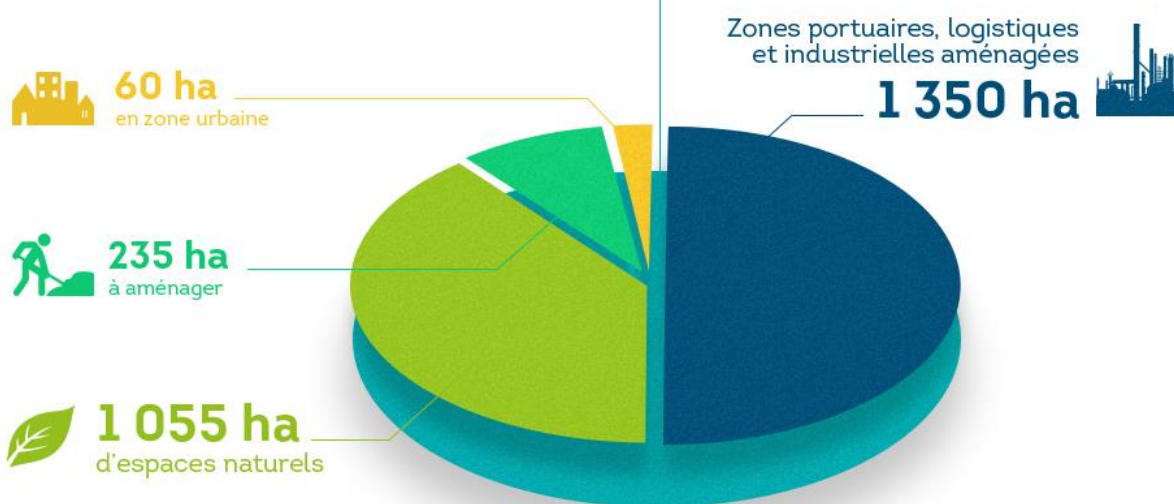
1.1. Un domaine étendu sur l'estuaire

Un domaine réparti entre zones d'activités, espaces naturels, zones urbaines et terrains à aménager

Le territoire terrestre du Grand Port maritime couvre une superficie de 2 700 ha (soit 27 km²), ce qui correspond à un peu plus de la moitié de celle de la commune du Mans. Son territoire s'étend sur 65 km, le long de l'estuaire de la Loire, entre Nantes et Saint-Nazaire, sans continuité géographique.

La moitié du territoire du Port (1350 ha) est actuellement aménagée en zones portuaires, logistiques et industrielles. 60 ha sont situés en zone urbaine, 1055 ha ont vocation à rester en espaces naturels, et des aménagements sont prévus sur 235 ha. La gestion et la préservation des espaces naturels dont il est propriétaire fait partie des missions affectées au Grand Port depuis 2008 (article L 5312-2 du code des transports).

UN DOMAINE DE 2 700 HA



Source : Grand Port Maritime de Nantes Saint-Nazaire³

³ <http://explorer.nantes.port.fr/fr/domaine/>

Un port multi-activités et multi-sites

Le Port est caractérisé par une diversité de sites tout au long de l'estuaire. Ces sites assurent une grande variété d'activités et de trafics. Les principaux sites en matière de trafic sont Montoir et Donges.



Les sites du GPM de Nantes Saint-Nazaire. Source : GPM

- Les sites amont situés sur la métropole :
 - Quai Wilson : Accueil (très) occasionnel de paquebots
 - Roche Maurice – Cormerais : céréales, vrac secs et liquides
 - Cheviré : Bois, logistique, sable, recyclage
 - Indre : construction de systèmes de propulsion, production d'acier, fabrication d'emballages alimentaires
 - Le Pellerin : maintenance, réparation navale
- Cordemais : production électrique à partir du charbon
- Le Carnet : 290 ha prévus en restauration environnementale, 110 ha déjà artificialisés sont prévus pour un aménagement ultérieur avec des infrastructures dédiées aux énergies renouvelables – une éolienne installée (il s'agit d'un prototype qui n'est pas raccordé au réseau)
- Paimboeuf : centre d'exploitation des dragages du Port

- Donges : troisième terminal pétrolier de France, équipement de lutte contre la pollution
- Montoir :
 - Montoir logistique : roulier, marchandises diverses, conteneurs, logistique, sable, ferraille, tertiaire
 - Gron : logistique, transport, aéronautique
 - Montoir multivrac : vracs énergétiques, industriels, agro-alimentaires ; production d'énergie (centrale à gaz de Montoir)
- Saint Nazaire : construction navale, réparation navale, construction aéronautique, froid positif et négatif, agroalimentaire, construction mécanique, colis lourds, EMR.

Une offre logistique et industrielle au service des entreprises

Lors de son arrivée à la tête du Directoire du port, M. Olivier TRÉTOU indiquait que la mission du port, « *c'est de faire en sorte que les entrepreneurs puissent se concentrer sur leur métier, sur la valeur ajoutée de leurs activités, tandis que nous leur donnons du confort, de la haute qualité logistique, pour favoriser leurs projets* »⁴. L'offre du port est donc diversifiée :

- Offre conventionnelle / colis XXL :
 - 1 ligne conventionnelle tour du monde (Montoir seul port d'escale en France),
 - 1 bassin à Saint Nazaire équipé de 2 quais lourds (15t/m²) & 1 grue bique (capacité de levage 400 t)
 - Cheviré (Nantes) : 10 grues (capacité 60 t & 90 t en jumelage)
 - 1 pôle industriel à Montoir : 2 grues de 320 t & 1 quai lourd
 - 1 service fluvial multi-filière et multi-sites
- Vrac énergétiques :
 - **Montoir de Bretagne** : Terminal méthanier (l'un des plus importants d'Europe, permettant des transbordements de navire à navire) et terminal charbonnier (acheminement fluvial vers le site de production d'électricité EDF de Cordemais).
 - **Donges** : Terminal pétrolier, 2^e raffinerie de France appartenant au groupe Total

⁴ <http://www.nantes.port.fr/ebook/Lemagazine96/files/assets/common/downloads/publication.pdf>

- Conteneurs :
 - Terminal marchandises diverses et conteneurs à Montoir
 - 3 lignes de cabotage (feeder), 2 lignes maritimes en eau profonde (deep-sea) (hebdomadaires)
 - 20 000 m² d'entrepôts secs et frigorifiques et 300 prises pour conteneurs frigorifiques (refeer)

- Vrac industriel :
 - **Montoir de Bretagne** : Terminal multivrac, Terminal sablier, Terminal marchandises diverses et conteneurs : une plate-forme de stockage de ferraille (capacité 30 Kt)
 - **Sites nantais** : Terminal de Cormerais : vrac liquide (industrie chimique, huiles et BTP) ; Terminaux de Cheviré : Terminal sablier de Nantes, Terminal produits forestiers et marchandises diverses (ferraille...).

- Vrac agricole :
 - **Saint-Nazaire** : Terminal céréalier ;
 - **Montoir de Bretagne** : Terminal liquide, terminal céréalier, terminal pour l'alimentation du bétail
 - **Sites nantais** : Terminal de Cormerais (huiles végétales et tropicales, Terminal céréalier à Roche-Maurice

- Roulier :
 - **Terminal roulier de Montoir-de-Bretagne** : 4 lignes à haute fréquence, 3 postes à quai et possibilité d'accueil rampe. Des travaux d'extension du parc roulier sont en cours, quatre hectares supplémentaires seront aménagés pour améliorer le stockage et optimiser les flux. Le terminal permet d'accueillir des navires de grande dimension, et dispose d'une rampe $\frac{3}{4}$ (rampe décalée par rapport à l'axe du bateau, permettant d'être le long du quai pour charger/décharger) sur l'extrémité aval du quai à conteneurs. Trois types de marchandises sont accueillis : voitures neuves en import, remorques routières, et trafic industriel (exemple d'Airbus). Ces trois types de marchandises sont regroupés dans un seul navire en général. C'est une force de Montoir de pouvoir traiter différents types de trafics roulants sur un même terminal. Les installations sont conçues pour réceptionner aussi les passagers. Le terminal dispose aussi d'un aéroport à proximité, de la 4 voies (RN 171) et la Loire avec le trafic par barge (Flexiloire).

Auditionné par le CESER, M. Jean-Christophe HÉRY, directeur de **Somaloir**, se félicite des récents travaux sur ce terminal qui lui permettent de répondre aux attentes des clients. Il regrette la fin de la connexion directe avec le terminal conteneurs, supprimée pour des raisons de sûreté.

- Un Guichet Unique Réglementaire pour le contrôle de la marchandise



Suite à la loi de 2008 qui a donné lieu à la transformation des ports autonomes en Grands Ports Maritimes, un certain nombre d'équipements ont été transférés au secteur privé. Il s'agit des équipements concernant les terminaux de Montoir, à l'exception du terminal roulier⁵ : terminal marchandises diverses et conteneurs, terminal charbonnier, terminal agro-alimentaire.

En revanche, les équipements situés sur les sites de Saint-Nazaire et Cheviré sont gérés par une filiale du port, dans la mesure où les appels d'offre pour le transfert sont restés infructueux. Conformément à la loi de 2008, un nouvel appel d'offre est passé tous les cinq ans.

Une part importante des ressources procurée par la location de terrains

Le port tire principalement ses revenus du chiffre d'affaire et des subventions et dotations, en investissements et en fonctionnement, qu'il reçoit de l'Etat et des collectivités locales.

En fonctionnement, le chiffre d'affaire comprend les droits de ports, les recettes liées à l'amodiation, et des recettes complémentaires. Le port reçoit également une dotation pour le dragage, qui a été revalorisée à partir de 2018 pour couvrir les frais réels. Ils se montaient pour 2019 à 17,5 M€. Les droits de ports étaient en 2018 et en 2019 d'environ 40 M€. Les recettes liées à la location du domaine (amodiation) et aux concessions étaient en 2019 de 22,2 M€. Les activités complémentaires généraient pour 2019 environ 14,3 M€ de recettes.

⁵ Une dérogation au transfert immédiat de cet équipement a été instituée du fait des particularités de l'équipement (absence de grutier, nature des rampes, peu d'outillages). Voir à ce sujet le commentaire de l'ISEMAR en 2010 : <https://www.isemar.fr/wp-content/uploads/2016/11/note-de-synthese-isemar-121.pdf>

CHIFFRE D'AFFAIRES

En millions d'euros	2019	2018
Droits de port	41,5	41,4
Domaines et concessions	22,2	21,4
Autres prestations et production annexe	14,3	13,4
Dotation aux dragages	17,5	17,6
Chiffre d'affaires	95,5	93,8

Chiffres 2019 (source : rapport annuel 2019)

La part importante des recettes liées à l'amodiation (22,2 M€ en 2019, soit environ 25 % du chiffre d'affaires) n'est pas propre au GPM de Nantes Saint-Nazaire. On retrouve cette caractéristique par exemple à Anvers ou Rotterdam.

Parmi les principales dépenses d'exploitation, figurent les achats et services extérieurs d'un montant prévu de 27 M€ par an entre 2015 et 2020, et les dépenses de personnel, pour un montant annuel prévu de 40 à 45 M€ dans le projet stratégique 2015-2020. Les dépenses d'amortissement restent importantes, contribuant à la différence de 22 M€ entre l'excédent brut d'exploitation et le résultat d'exploitation, constatée en 2019. Par ailleurs, le port est désormais, depuis 2018, soumis à l'impôt sur les sociétés.

En matière d'investissement, les montants réalisés sont variables : environ 20 M€ en 2016, 32 M€ en 2017, 17 M€ en 2018, 21 M€ en 2019⁶. Chaque année, dans ces montants, sont inclus 10 M€ d'euros environ pour la préservation du patrimoine portuaire. Les investissements sont cofinancés par le Port, l'État et les collectivités locales. En 2019, le Port a financé les deux tiers des investissements (14 M€ sur 21 M€). Les opérations réalisées en 2019 ont concerné notamment l'aménagement de la zone industrielle et portuaire de Saint-Nazaire, dont la préparation du site industriel de pré-assemblage destiné aux futurs parcs éoliens en mer, la rénovation des ouvrages mobiles, la réalisation de nouveaux parcs roulés et la construction du guichet unique réglementaire.

Les budgets votés en investissements ne sont souvent pas totalement exécutés, quand les prérequis pour certains travaux ne sont pas réunis. Ainsi, le budget prévu en investissement en 2018 n'a été exécuté qu'à hauteur de 40 % ; en 2019, le taux d'exécution s'est élevé à 72 %.

⁶ Sources : conférences de presse annuelle du GPM sur l'activité N-1

1.2. Un port d'État avec une montée en puissance de la Région

Le statut du Grand Port Maritime : un port d'État

En France, un Grand Port Maritime est un établissement public de l'État chargé de la gestion d'un port maritime. Ce statut a été créé en 2008 pour remplacer celui de port autonome. Ses missions sont précisées dans le code des transports, article L5312-2⁷. La loi de 2008 a notamment acté le transfert vers le secteur privé de certaines activités et affirmé la responsabilité du Port sur les zones naturelles situées dans son périmètre. Elle a aussi créé des instances de concertation et de décision (conseil de surveillance, conseil de développement...)⁸.

Il concerne en France 11 établissements, dont 7 en métropole : Marseille, Le Havre, Dunkerque, Nantes Saint-Nazaire, Rouen, La Rochelle, et Bordeaux. : les ports de Paris, de Rouen et du Havre, qui coopéraient depuis 2012 au sein d'un GIE, appelé HAROPA (Havre Rouen, Paris), fusionneront administrativement au plus tard le 1er janvier 2021 pour ne former qu'un seul établissement public⁹.

Le Grand Port maritime est chargé de mettre en œuvre les politiques publiques d'aménagement et de développement durables, en composant avec l'économie, l'emploi et l'environnement. Plusieurs missions lui sont ainsi confiées : la réalisation, l'exploitation et l'entretien des accès maritimes, la police, la sécurité et la sûreté, la valorisation du domaine, la préservation des espaces naturels, la construction et l'entretien des infrastructures, la promotion de l'offre de dessertes ferroviaires et fluviales, l'aménagement et la gestion de zones industrielles et logistiques et la promotion générale du Port. Il constitue donc une infrastructure économique structurante pour le territoire régional et pour le développement de nombreuses filières à fort potentiel.

Le port maritime de Nantes Saint-Nazaire remplit ainsi plusieurs fonctions au service des entreprises importatrices et exportatrices des régions du Grand Ouest : approvisionnement et expédition des flux des industries implantées à proximité du plan d'eau (pétrole, métallurgie, construction navale et aéronautique...), transit des marchandises, négoce (aliments du bétail, bois, céréales...), transbordement (conteneurs) et prolongement des infrastructures.

Le port exerce donc à la fois des missions de service public pour lesquelles le soutien de l'État est indispensable, et des missions commerciales. Or les financements de ces différentes activités ne sont pas toujours clairement

⁷ Chapitre sur les Grand Ports Maritimes dans le code des transports sur [Légifrance](https://www.legifrance.gouv.fr/codes/texte_lc/LCIF3326)

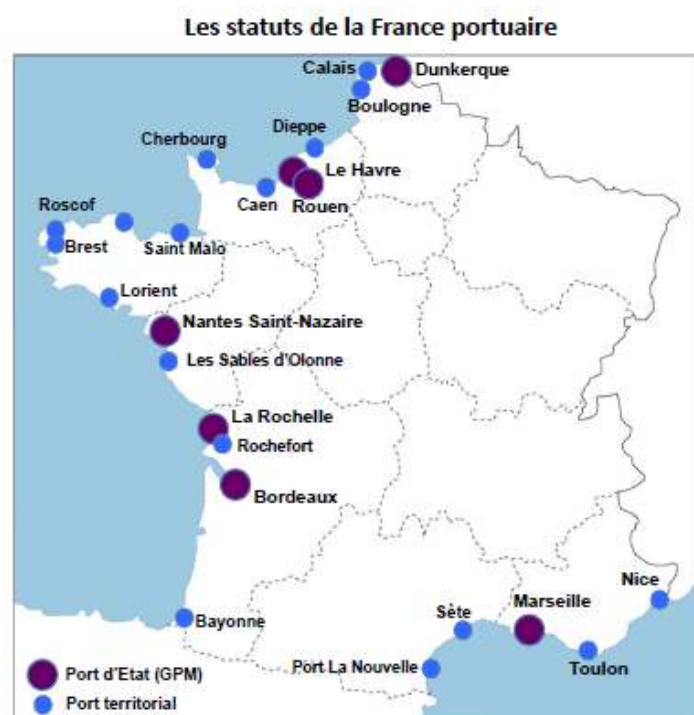
⁸ <https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/ports-maritimes-france>

⁹ Un rapport du CESE de Normandie s'est à cette occasion penché sur la gouvernance des ports de la vallée de la Seine : https://ceser.normandie.fr/images/stories/CESR/etudes/2017/Pleni%C3%A8re_Novembre2017/Gouvernance%20des%20ports%20de%20la%20VDS%20-%20Version%20finale.pdf

identifiés et l'activité commerciale du port est amenée à financer certaines opérations de service public. L'État a dû consentir à revaloriser les montants attribués pour le dragage en 2017, le montant attribué alors pour cette opération étant sous-évalué.

M. David SAMZUN, **maire de Saint-Nazaire** et Président de la CARENE (communauté d'agglomération de la région nazairienne et de l'estuaire) considère qu'il fait face à un certain immobilisme et aux lourdeurs administratives de la structure et de l'État, malgré la volonté d'avancer de la part des élus locaux. Il cite en exemple l'aménagement du boulevard des apprentis.

M. Paul TOURET, directeur d'ISEMAR, auditionné par les CESER de l'Atlantique en mai 2019, souligne que la France est l'un des pays au monde où il existe le moins de ports d'État. L'Espagne compte par exemple 25 ports d'état, l'Italie, 11. Cette diversité de statuts des ports est spécifiquement française.

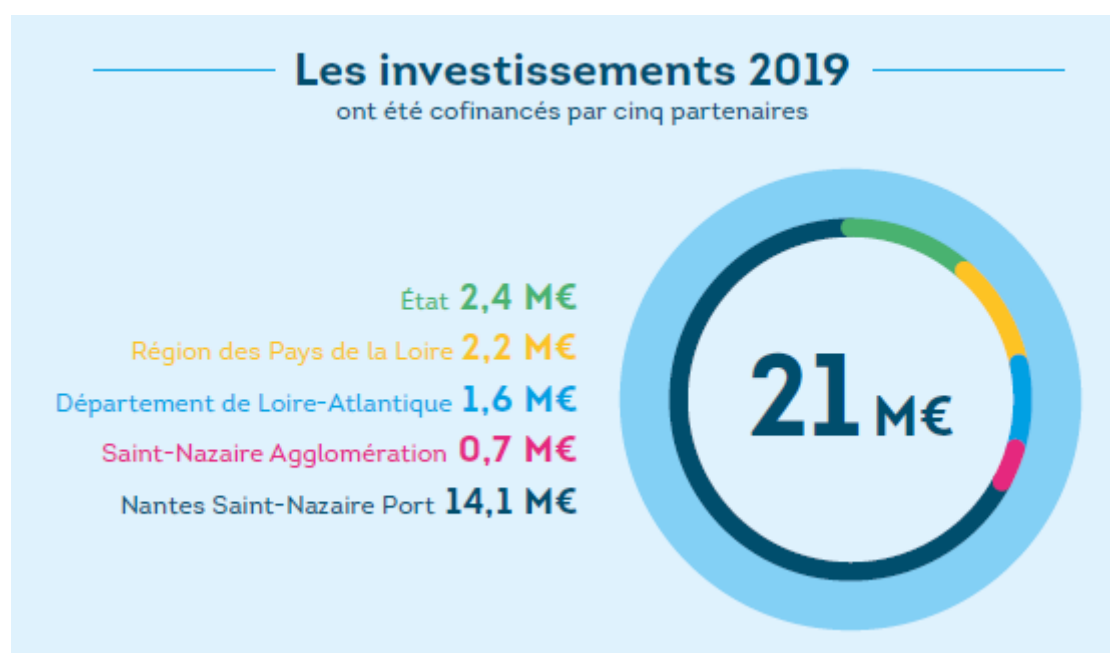


Source : ISEMAR

La Région : un acteur qui monte en puissance dans la gouvernance du port

La Région, cheffe de file en matière de développement économique, est la collectivité territoriale qui contribue le plus aux investissements du Port¹⁰ (cf. visuel).

¹⁰ Dossier de presse bilan 2019
http://www.nantes.port.fr/fileadmin/Images/7.Navigation_secondeaire/3.Presse/2020_02_12_-Dossier_de_presse_Bilan_2019_et_perspectives.pdf



Graphique CESER. Source : Grand Port Maritime, rapport annuel 2019

Les investissements réalisés en 2019 par Nantes Saint-Nazaire Port ont été cofinancés à hauteur de 33 %. Au global, près de 110 M€ ont été investis entre 2015 et 2018 sur le Port. En 2019, ce montant s'est élevé à 21 M€ (cf. graphique).

Dans cette logique, la Région voit son rôle renforcé dans la gouvernance du Port. Cette dernière s'articule autour d'organes consultatifs et décisionnels, avec un directoire placé sous le contrôle d'un conseil de surveillance¹¹.

Le Conseil de Surveillance, éclairé par les avis du Conseil de Développement et du Conseil Scientifique de l'Estuaire de la Loire, arrête la stratégie du Port et en contrôle les éléments budgétaires. Le conseil de surveillance est composé de 18 membres (5 représentants de l'État, 5 représentants des collectivités locales, 3 représentants du personnel, 5 personnalités qualifiées)¹². S'y ajoutent sept personnes avec voix consultative, dont le président du Directoire.

La loi du 20 juin 2016 pour l'économie bleue renforce la représentation de la Région dans la gouvernance des Grands Ports maritimes, avec en particulier deux membres du Conseil régional dans le conseil de surveillance (Christèle MORANÇAIS et Antoine CHEREAU)¹³. Cette montée en puissance est confirmée par l'élection en 2019 de la Présidente de Région à la tête du conseil de surveillance. Cette prise de responsabilité est inédite en France.

¹¹ Code des transports, article L5312-6

¹² Dont notre collègue Raymond Doizon

¹³ <https://www.banquedesterritoires.fr/le-decret-sur-la-gouvernance-des-ports-maritimes-est-paru>

Voir aussi : <https://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000032728685&categorieLien=id>

Le management exécutif est assuré par le **Directoire**. Le Président du Directoire est nommé par l'État. Les autres membres du directoire sont nommés par le conseil de surveillance sur proposition du président du directoire.

Le **Conseil de Développement**, uniquement consultatif, est composé de 32 membres répartis en 4 collèges : représentants de la place portuaire, du personnel, des collectivités territoriales (parmi lesquels pour la première fois en 2019, des représentants des Régions Bretagne et Centre Val de Loire)¹⁴ et personnalités qualifiées. Il compte également 4 observateurs permanents.

La loi pour l'économie bleue de 2016 prévoit que la Présidente de la Région ou son représentant préside la commission des investissements du conseil de développement.

1.3. Un moteur pour le développement du territoire avec plus de 25 000 emplois induits

Une forte dynamique industrielle sur le Port

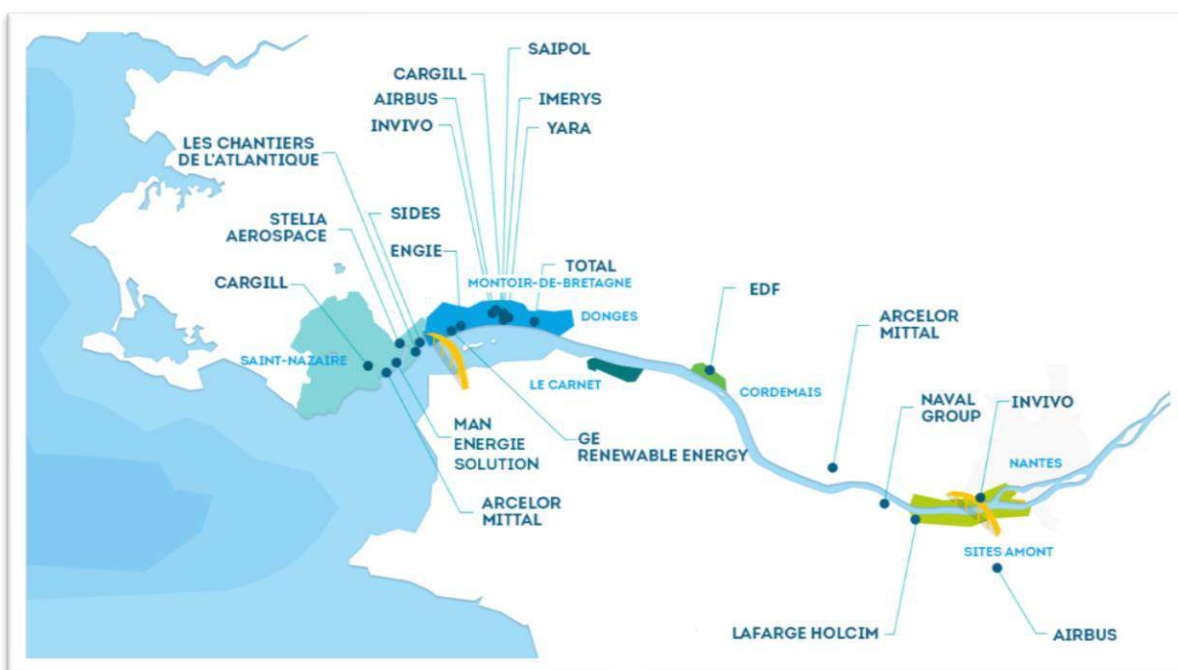
Le complexe industrialo-portuaire occupe une place majeure dans le paysage industriel ligérien. Il accueille des industries historiquement implantées comme la construction de navires et structures flottantes (86 % des effectifs nationaux), ou l'aéronautique (implantées depuis les années 1920), témoignant d'un savoir-faire ancien, et des activités naissantes dans le cas des énergies marines renouvelables. Par ailleurs, il concentre les activités de fabrication de matériel de levage et manutention (67 % des activités nationales).

Plus de 120 entreprises diverses sont implantées sur le port, comme en témoigne l'annuaire des entreprises du port¹⁵. Elles génèrent collectivement près de 15 milliards d'euros de chiffre d'affaires. Selon l'INSEE, il représentait, en 2015, 4,1 % de la richesse générée par les entreprises des Pays de la Loire.

Les entreprises du complexe industrialo-portuaire travaillent dans un écosystème dynamique et s'appuient sur des coopérations régulières. Ainsi Néopolia fédère, principalement en Pays de la Loire, près de 240 entreprises industrielles, représentant 30 000 emplois, pour favoriser le développement de filières industrielles. Depuis 2015, les 6 marchés auxquels Neopolia propose des offres collaboratives : "Aerospace", "Marine", "Mobilité Terrestre", "Energies Marines Renouvelables", "Energies Oil&Gas" et "Nucléaire", ont généré un chiffre d'affaires collaboratif de 42M € au bénéfice des entreprises membres.

¹⁴ <http://www.nantes.port.fr/ebook/Lemagazine98/2/>

¹⁵ <http://www.nantes.port.fr/travailler-avec-le-port/annuaire-des-entreprises-sur-le-port/>



Source : Grand Port Maritime de Nantes Saint-Nazaire

Des emplois industriels diversifiés et plus qualifiés que la moyenne

L'INSEE avait évalué en 2015, environ 25 000 emplois (hors intérim) induits par l'activité du GPM (chiffres 2012). Si ces chiffres mériteraient d'être réactualisés, ils permettent de rendre compte de l'importance stratégique de l'activité du port pour l'activité économique en Pays de la Loire et plus particulièrement pour l'estuaire de la Loire.

En prenant en compte les emplois induits, le complexe industrialo-portuaire ligérien se situe au 3ème rang national.

Dans son étude de 2015, actualisée en 2020, l'INSEE recensait deux types d'emplois (hors intérim) liés au Port :

- 8 100 emplois salariés dans les activités maritimes
- 17 240 emplois indirects :
 - 11 740 dans l'industrie, dont 6 750 dans la construction aéronautique et navale, 2 140 dans l'industrie mécanique et la métallurgie,
 - 3 900 dans le service aux industries,
 - 1 700 dans les transports terrestres.



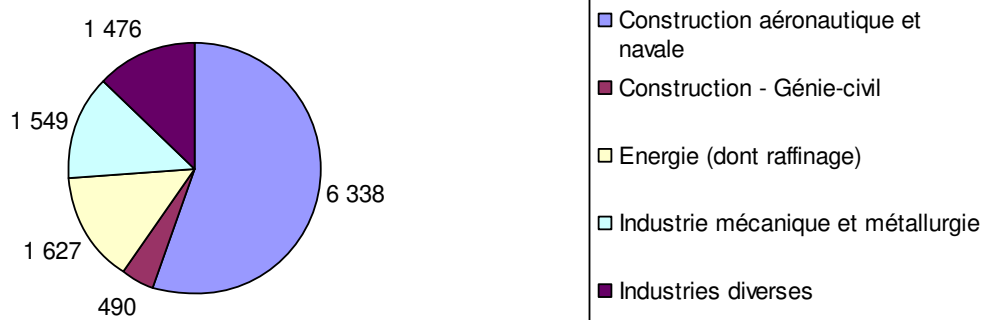
Source : rapport d'activité 2019

La moitié des salariés étaient des ouvriers, généralement plus qualifiés que l'ensemble des ouvriers de la région. Les professions intermédiaires représentaient 28 % des salariés du complexe industrialo-portuaire, contre 18 % des salariés de la région. Les cadres étaient également très présents (16 % des salariés contre 13 % des salariés de la région).

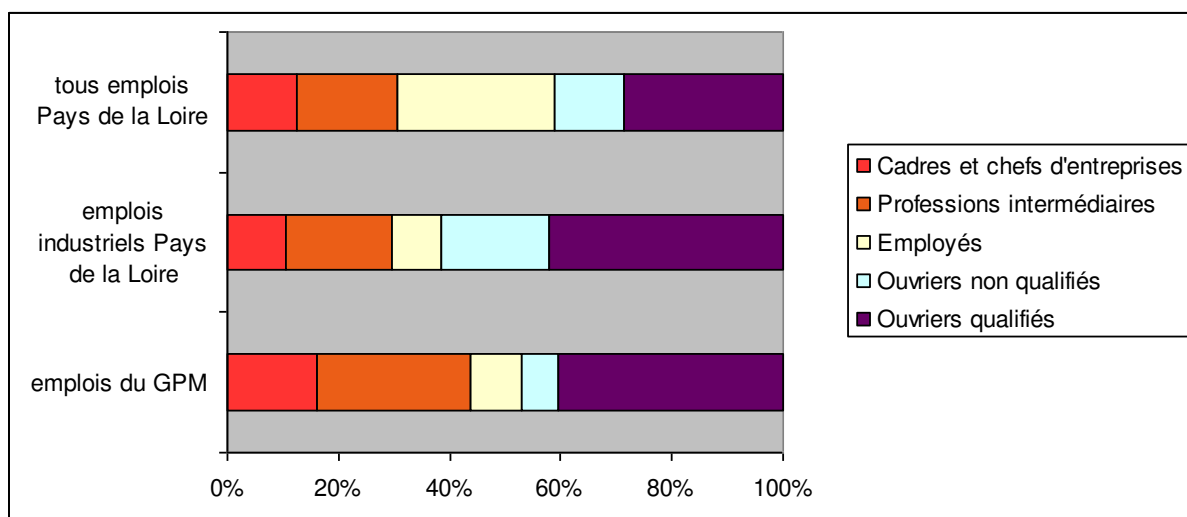
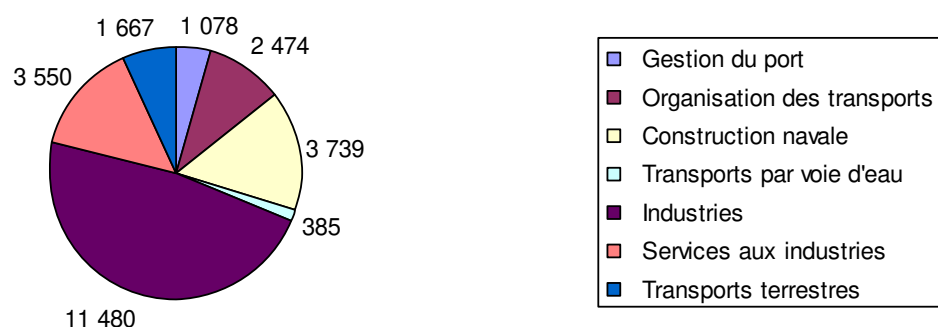
Les salariés étaient majoritairement masculins. Ils avaient plus souvent des contrats stables et percevaient des rémunérations plus élevées que les autres salariés de la région, du fait la présence de nombreux emplois techniques et qualifiés¹⁶. En moyenne, à qualification égale, la rémunération sur le complexe industrialo-portuaire était supérieure de près de 30 % à la moyenne régionale des rémunérations. Certaines activités sont très spécialisées.

¹⁶ Lien vers l'étude : <https://www.insee.fr/fr/statistiques/1288142>

répartition des emplois industriels



emplois du complexe industrialo-portuaire



Source : INSEE, chiffres 2012

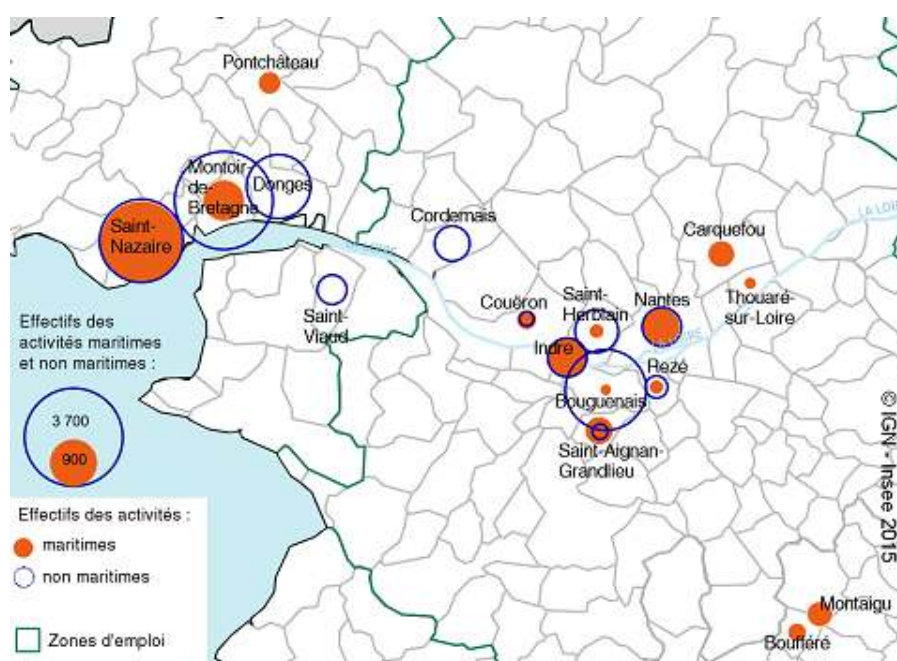
Ces qualifications s'appuient sur une offre de formation de haut niveau proposée sur le territoire, notamment à Saint-Nazaire.

Des emplois essentiels qui font vivre le territoire

Selon l'INSEE, le complexe industrialo-portuaire représentait, en 2015, 1,9 % de l'emploi en Pays de la Loire. Un peu plus de la moitié des salariés du port travaillaient dans la zone d'emploi de Saint-Nazaire (55 %), le reste dans la zone d'emploi de Nantes.

Les communes de Saint-Nazaire et de Montoir-de-Bretagne, avec respectivement 6 000 et 5 000 postes de salariés, constituent les principaux pôles d'implantation des établissements du complexe industrialo-portuaire en termes d'emplois.

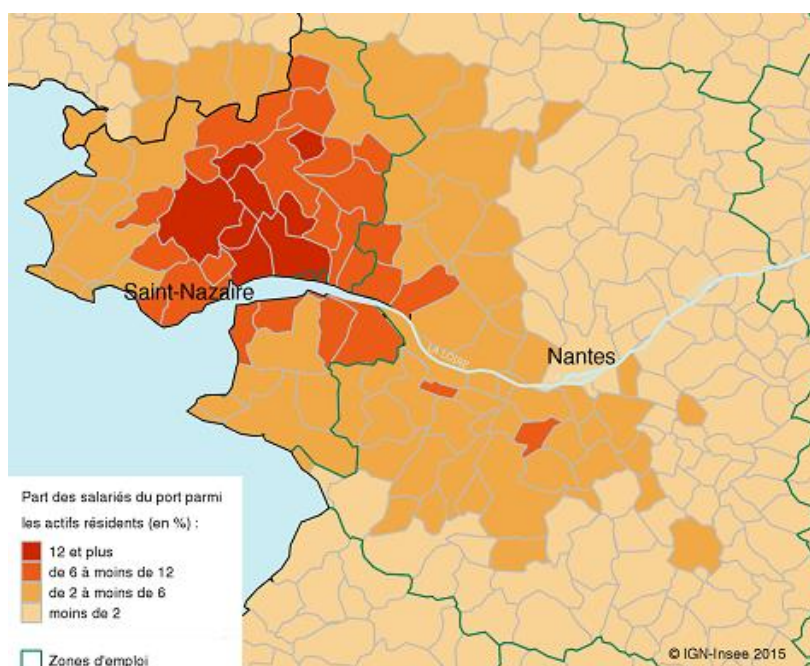
Les 24 400 emplois ont un effet multiplicateur sur l'économie locale, grâce aux emplois induits : selon l'INSEE, un emploi industriel permet de créer 1,5 emploi indirect et 3 emplois induits dans le reste de l'économie). Parallèlement, ils représentent également une dépendance pour les territoires qui accueillent les plus fortes proportions de salariés du port.



Répartition des emplois directs et induits en 2012. Source : Insee¹⁷

C'est particulièrement vrai pour Saint-Nazaire et son agglomération dont l'économie résidentielle repose sur l'emploi portuaire. La crise de 2008, impactant fortement l'économie navale, a d'ailleurs eu des conséquences extrêmement importantes sur le territoire nazairien et au-delà (département du Morbihan par exemple). Sur la métropole nantaise, marquée par une dominance du secteur tertiaire, les emplois du complexe industrialo-portuaire contribuent à la diversité du tissu social.

¹⁷ <https://www.insee.fr/fr/statistiques/1288205>



Source : INSEE¹⁸

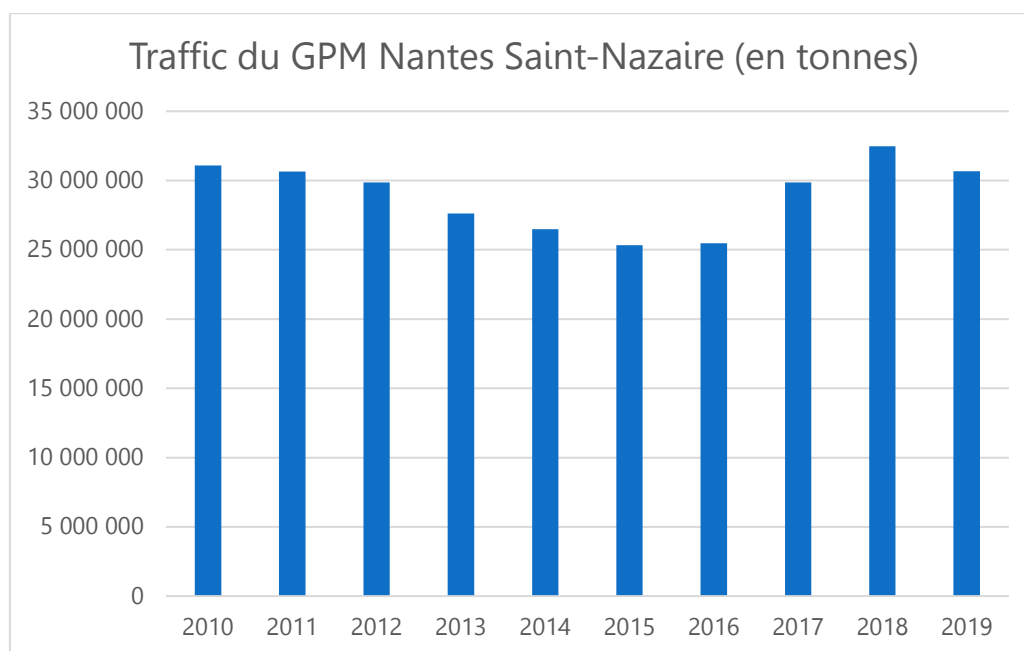
1.4. Un trafic basé à plus des deux tiers sur les énergies fossiles

Un trafic annuel revenu au-dessus de 30 Mt

Le Port a connu au cours des années 2010 une période de difficultés, marquée par la crise économique de 2008, ainsi que par la réorientation du trafic gaz vers le Japon aux dépens du GPM. Ce pays a en effet fortement augmenté sa demande suite à la catastrophe de Fukushima et à la mise à l'arrêt de ses centrales nucléaires. De plus, des investissements avaient été réalisés, conduisant le Port à s'endetter. La tendance s'est redressée par la suite avec une progression du trafic de 38% entre 2016 et 2018.

2019 a marqué la fin de ce mouvement avec un recul de 5,5 % du trafic à 30,7 Mt. Selon le Port, ce dernier s'explique notamment par l'arrêt technique de la raffinerie Total de Donges et la diminution drastique des importations de charbon pour la centrale EDF de Cordemais, ainsi que par le conflit social relatif à la réforme des retraites. Par ailleurs, le trafic des céréales a décliné de 28 %, en raison d'une récolte française moyenne et de la concurrence accrue des pays bordant la mer Noire sur les marchés historiques tels que les marchés historiques du Maghreb.

¹⁸ <https://www.insee.fr/fr/statistiques/1288205>



Graphique CESER à partir des chiffres du GPM

A l'inverse, le trafic de gaz naturel liquéfié (GNL) au terminal méthanier Elengy de Montoir a bondi de plus de 40 % l'an dernier, à 8,6 millions de tonnes. Porté par une conjoncture très favorable, le gaz a représenté près d'un tiers du trafic du port l'an dernier, notamment grâce aux opérations de transbordement de brise-glaces russes en provenance de Sibérie vers des méthaniers classiques. Ces trafics s'appuient sur les investissements importants réalisés depuis quelques années par Elengy pour pouvoir importer mais aussi réexpédier le gaz. Auparavant, le port ne réalisait que des importations.

Le quatrième Grand Port Maritime français

Le trafic des grands ports maritimes de métropole est le suivant :

- Marseille : 79 Mt en 2019
- Le Havre (premier port français de conteneurs) : 67 Mt en 2019¹⁹
- Dunkerque : 53 Mt en 2019
- Nantes Saint Nazaire : 30,7 Mt en 2019
- Rouen : 23,5 Mt en 2019²⁰
- La Rochelle : 9,7 Mt en 2019²¹
- Bordeaux : 6,8 Mt²²

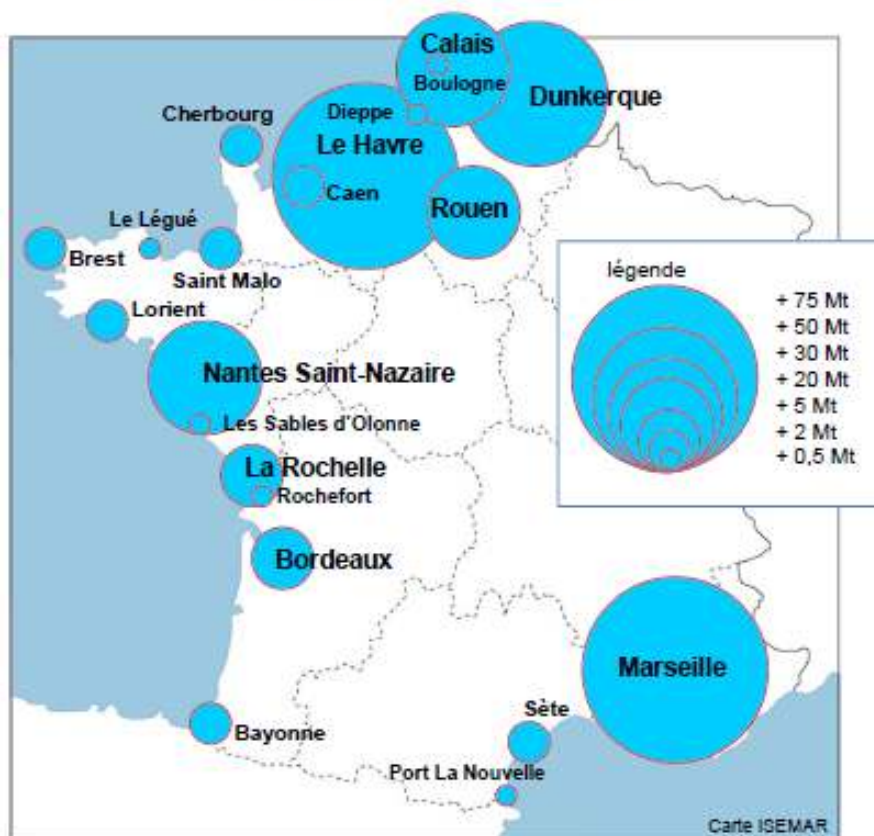
¹⁹ https://www.lantenne.com/Port-du-Havre-transition-energetique-et-greves-ont-pese-sur-le-traffic-2019_a51167.html

²⁰ https://www.lantenne.com/Rouen-les-cereales-ont-fait-croitre-le-traffic-en-2019_a51035.html

²¹ <https://www.larochelle.port.fr/trafics-filieres/trafics/>

²² <https://www.bordeaux-port.fr/fr/le-port-de-bordeaux/chiffres-cles>

Les trafics des ports français



Source : ISEMAR

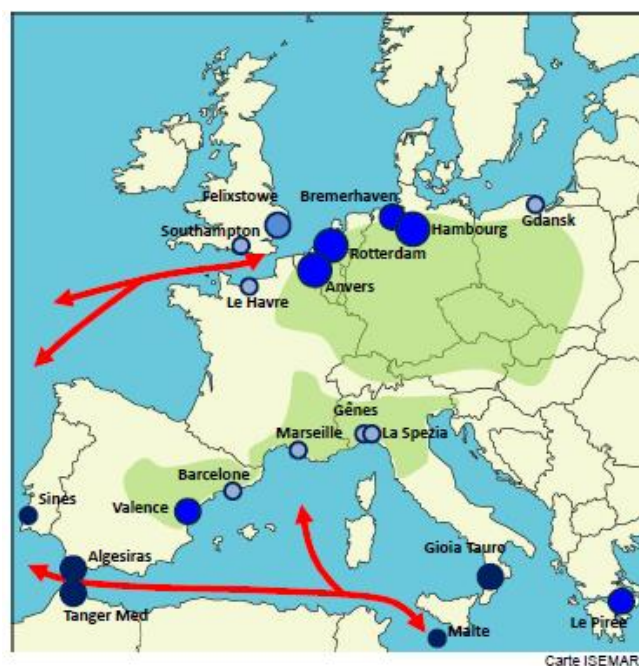
D'autres ports, non classés Grands Ports Maritimes, ont un trafic important. Parmi ces derniers, les principaux ports commerciaux de la façade atlantique sont les suivants :

- Brest : 2,8 Mt
- Lorient : 2,45 Mt
- Bayonne : 2,2 Mt ²³

Sur la Manche, le port de Boulogne-Calais, qui n'a pas le statut de Grand Port Maritime, connaît un trafic commercial de 1,2 Mt en 2019, auxquelles s'ajoute le trafic transmanche marchandises de près de 42 Mt.²⁴ Ce qui en fait le 4ème port français, mais essentiellement porté sur le trafic transmanche, en continuité territoriale donc sur un marché différent de celui de Nantes Saint-Nazaire. Le Brexit pourrait avoir des conséquences sur son trafic, mais d'une manière limitée, car Royaume-Uni devra probablement continuer à importer des marchandises d'Europe.

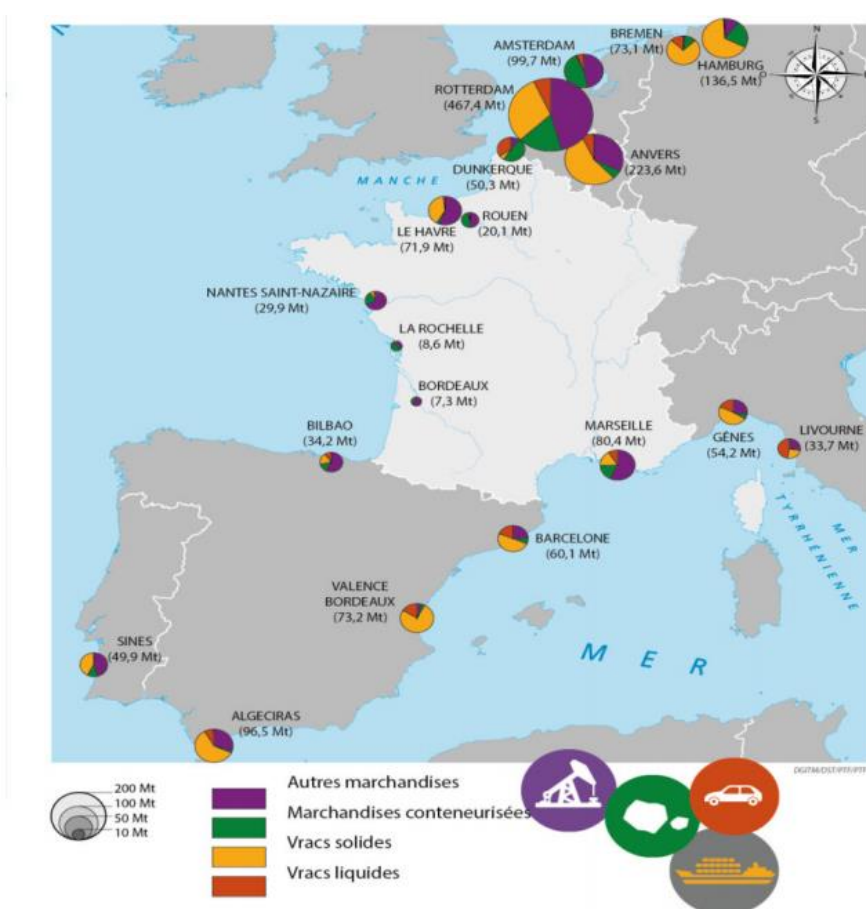
²³ <https://objectifaquitaine.latribune.fr/politique/2020-02-24/port-de-bayonne-une-legere-baisse-du-traffic-et-d-importants-investissements-840435.html>

²⁴ <https://www.portboulognecalais.fr/fr/communiqués-de-presse>



Source : ISEMAR

Les ports du Nord de la France bénéficient d'un positionnement géographique au cœur économique de l'Europe, sur les grands couloirs de fret maritime européens. Il peut par ailleurs être noté que le trafic des ports français est très inférieur à ceux des principaux ports nord-européens.



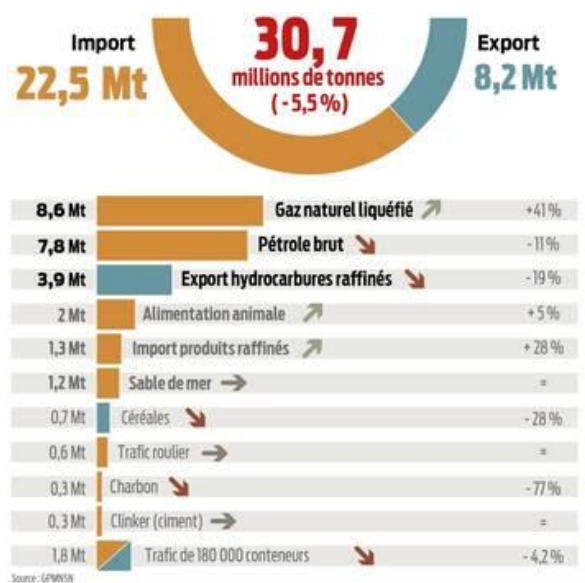
Trafic 2017 des grands ports européens par type de marchandise, source : DGITM

Il serait toutefois utile de ne pas raisonner uniquement sur les tonnages. Certains trafics génèrent des recettes importantes pour le GPM et sont donc très « rentables » par rapport aux investissements de ce dernier pour les traiter, c'est en particulier le cas des produits énergétiques, brut, raffinés et GNL...

D'autres marchandises, qui en tonnage sont moins importantes, génèrent pour la région un volume d'emploi et d'investissement important de par la valeur ajoutée créée pour le passage portuaire (y compris avant l'arrivée du navire et après son départ), main d'œuvre pour la manutention navire, entrepôts, emballage, marquages, logistique entrée et sortie etc. Un exemple est le parc logistique du Pont de Normandie près du Havre dont l'existence découle directement du trafic portuaire import ou export des marchandises diverses conteneurisées ou non.

Enfin, l'activité industrielle sur le Port est également déterminant pour jauger son importance. Ainsi, sur le plan des emplois induits, le GPM de Nantes Saint-Nazaire est le 3^e grand port français. Lors de son arrivée à la tête du Directoire, M. Olivier TRÉTOUT écrivait : « *notre port est au service de la façade atlantique (Bretagne, Pays de la Loire, Nouvelle-Aquitaine), un ensemble de 10 millions d'habitants où il y a de l'emploi industriel et de la croissance démographique, mais dont la bonne santé globale ne se traduit pas via les flux import-export, notamment par la voie maritime* », soulignant pour le port « *une marge réelle de progression* »²⁵.

Un trafic porté par les énergies fossiles



Trafic du port de Nantes Saint-Nazaire en 2019. Source : Ouest-France²⁶

²⁵ <http://www.nantes.port.fr/ebook/Lemagazine96/files/assets/common/downloads/publication.pdf>

²⁶ <https://www.ouest-france.fr/pays-de-la-loire/nantes-44000/nantes-saint-nazaire-le-traffic-portuaire-tire-par-le-gaz-naturel-russe-02d26ba8-4db0-11ea-9ded-33985110653c>

Les énergies fossiles représentent plus de 70 % du trafic du port en 2019, le gaz naturel approchant désormais le pétrole.

	import	Export	total	% total
vracs liquides	16 849 175	5 570 849	22 420 024	73,07
pétrole brut	7 816 103	0	7 816 103	25,47
produits raffinés	1 337 816	3 919 294	5 257 110	17,13
gaz naturel	7 145 257	1 421 947	8 567 204	27,92
autres	549 998	429 608	979 606	3,19
vracs secs	4 112 206	1 270 746	5 382 952	17,54
céréales	10 237	687 617	697 854	2,27
alimentation bétail oléagineux	1 921 293	64 481	1 985 774	6,47
charbon	285 949	0	285 949	0,93
sable de mer	1 240 676	0	1 240 676	4,04
engrais	125 213	67 906	193 119	0,63
autres	528 839	450 742	979 581	3,19
marchandises diverses	1 490 523	1 188 731	2 679 255	8,73
bois d'œuvre	46 877	0	46 877	0,15
conteneurs	831 124	952 846	1 783 970	5,81
Trafic roulant	363 863	213 378	577 241	1,88
autres	248 659	22 508	271 167	0,88
total	22 451 904	8 230 327	30 682 231	100,00

Source : Grand Port Maritime de Nantes Saint-Nazaire

Quatre thématiques d'activités portuaires

Dans une interview au journal *L'informateur judiciaire* du 24 février 2020, Paul TOURRET, directeur de l'ISEMAR, recense 4 thématiques d'activité portuaire :

- Un port énergétique autour du pétrole, du gaz et du charbon, avec une dimension interrégionale
- Un port agricole, avec les exportations de céréales et les importations d'aliments pour animaux, essentiellement pour les Pays de la Loire et la Bretagne
- Un port industriel, avec les chantiers de l'Atlantique, et des trafics autour des moteurs, les EMR, l'aéronautique. Ces activités ne représentent pas des gros volumes, mais sont stratégiques pour les filières.
- Un port logistique, concernant les voitures neuves et les conteneurs.

1.5. Des missions de préservation et valorisation de l'environnement

La gestion des espaces naturels au sein de leur domaine est une des missions qui reviennent aux Grands Ports Maritimes depuis la loi de 2008²⁷. Les espaces naturels couvrent près de 40 % de la surface du port de Nantes Saint-Nazaire, sur des territoires riches en biodiversité, avec des sites majeurs comme les espaces naturels de Bouguenais, du Carnet, de Donges-Est, de Montoir de Bretagne, au nord du terminal multivrac et sur le site du Priory. Ces sites font l'objet d'inventaires précis en vue de l'établissement de plans de gestion. À cela s'ajoutent des parcelles éparses de plus petite superficie, bénéficiant d'une gestion simplifiée²⁸.

Par ailleurs, l'ensemble de l'estuaire de la Loire et de ses abords fait l'objet, en raison de sa richesse écologique remarquable, de nombreux inventaires (Zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique (ZNIEFF), zone humide, Zone importante pour la conservation des oiseaux²⁹ (ZICO)) et de mesures de protection (Natura 2000, site classé).



Espaces naturels terrestres du Port de Nantes Saint-Nazaire. Source : GPM

²⁷ Code des transports, article L5312-2

https://www.legifrance.gouv.fr/affichCode.do?sessionId=22525A706ADE4AF02755538317813FEA.tplgfr35s_3?idSectionTA=LEGISCTA000023080779&cidTexte=LEGITEXT000023086525&dateTexte=20200323

²⁸

http://www.nantes.port.fr/ebook/Gestion_des_espaces_naturels_terrestres_2016/files/assets/common/downloads/publication.pdf

²⁹ <http://www.trameverteetbleue.fr/outils-methodes/donnees-mobilisables/zones-importantes-pour-conservation-oiseaux-zico>

L'action du GPM visant à la préservation de la biodiversité des espaces naturels se fait notamment par le biais d'inventaires, d'actions d'entretien et de lutte contre les espèces exotiques envahissantes, de réalisations d'aménagement écologiques, et du soutien au maintien de l'élevage extensif et de la chasse. Ainsi, le GPM accorde à des exploitants, 29 titres d'occupation à usage agricole, sur près de 600 hectares, afin de maintenir en bon état les prairies humides au moyen de la fauche ou du pâturage. Sur l'estuaire, environ 15 000 ha sont valorisés par plus de 300 exploitations agricoles.

Nantes Saint-Nazaire Port anime le Groupe d'Étude et d'Observation sur le Dragage et l'Environnement (GEODE), qui porte son expertise sur la gestion environnementale des dragages des accès maritimes aux ports des côtes de France. Il siège également au bureau de la Commission locale de l'eau (CLE) du Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SAGE) de l'estuaire de la Loire. Il est également membre du GIP Loire Estuaire, qui travaille sur la compréhension et le suivi du fonctionnement environnemental de la Loire, de la Maine à l'océan.

Il mène par ailleurs des actions pour limiter son impact sur l'environnement :

- Recyclage de déchets, traitement de poussières, identification et la gestion de sols pollués
- Adaptation d'infrastructures ou d'équipements permettant le traitement des eaux usées
- Lancement d'une démarche d'écologie industrielle sur l'ensemble du territoire portuaire de l'aval de l'estuaire,
- Étude de mesures compensatoires pour l'aménagement du site du Carnet
- Développement de programmes de connaissance autour de la thématique des dragages
- Mise à disposition des données des inventaires et réalisation d'expositions et de visites sur site.

L'action volontariste du port s'est traduite par l'adhésion au référentiel ISO 14001 et au réseau Ecoports. Le principe fondateur d'EcoPorts est d'accroître la prise de conscience des enjeux de la protection de l'environnement à travers la coopération et le partage de la connaissance entre les ports et d'améliorer la gestion de l'environnement. En France métropolitaine, 6 GPM sont certifiés Ecoports³⁰ (Marseille, Le Havre, Dunkerque, Nantes Saint-Nazaire, Rouen et La Rochelle).

³⁰ <https://www.ecoports.com/network>

1.6. Crise sanitaire : peu de conséquences immédiates, mais des interrogations fortes pour la suite

Le Grand Port Maritime peu affecté à très court terme

Malgré la crise sanitaire et le confinement, le Grand Port a maintenu l'essentiel de son offre de service. Seules la navette Flexiloire et l'autoroute de la mer vers Vigo ont été interrompues. La maintenance de l'outil portuaire et le dragage se sont également arrêtés pendant quelques semaines. La drague Samuel de Champlain a dû être stoppée à nouveau momentanément après la détection d'un cas de covid-19. Le trafic ferroviaire vers le port a été maintenu dans sa quasi-intégralité.

Même si l'offre commerciale était presque totalement maintenue, le trafic a été réduit durant le confinement. Il a subi en effet les conséquences de la baisse d'activité de son hinterland. Le trafic pétrolier a fortement diminué sans s'interrompre, avec une activité réduite de 30 % de la raffinerie de Donges. Le trafic roulier a été le plus affecté avec l'arrêt de l'autoroute de la mer, qui a partiellement repris fin mai.

Certains trafics ont en revanche augmenté, à l'image de l'importation d'aliments pour animaux. Le Port profite également de la demande des Chinois en viande de porc, alors que leur cheptel a subi la grippe porcine l'an dernier.

Dans l'immédiat, on peut donc, comme l'indiquait le 28 mai 2020 l'hebdomadaire Le Marin, que le port « *limite pour le moment les dégâts, en raison de la diversité de ses trafics* ». Globalement, entre janvier et mai 2020, le trafic a diminué de 2,1 % par rapport à la même période de 2019.

Auditionné par le CESER, M. Antoine CHEREAU, premier vice-président du **Conseil régional** et membre du conseil de surveillance du Port, considère que les effets de la crise sanitaire sont, jusqu'à présent, moins marquants que ceux des conflits sociaux de la fin de 2019 et du début 2020.

Des interrogations fortes pour les prochains mois et pour les années à venir

Les principaux trafics du port sont susceptibles d'être touchés par les conséquences de la crise économique et sociale consécutive à la crise sanitaire.

Le trafic pétrolier, au moins à court terme, risque d'être affecté, en raison des volumes stockés et de la diminution probable de la demande dans un contexte de crise économique. Le groupe Total pourrait être profondément affecté, avec des conséquences à terme sur ses projets d'investissements.

Airbus va également probablement faire l'objet de nombreuses annulations de commande, dans un contexte de crise du secteur du tourisme, alors que de nombreux voyageurs pourraient, dans les mois à venir du moins, ne pas vouloir ou pouvoir réaliser des trajets longs courriers. D'ores et déjà, la production a été réduite d'un tiers environ. Airbus Saint-Nazaire, qui employait 600 intérimaires en décembre 2019, n'en comptera quasiment plus en fin d'année 2020. Les sous-traitants sont également particulièrement touchés. Les réorganisations en cours pourraient conduire à une délocalisation d'activités de l'avionneur.

Au début de l'été 2020, la direction a dévoilé son plan site par site : à Nantes 484 postes seront supprimés, 386 à Saint-Nazaire et 201 à Stelia Saint-Nazaire, soit un total de 1 071 postes en Loire-Atlantique.

Les Chantiers de l'Atlantique sont relativement moins touchés à l'heure où ces lignes sont écrites. Ils n'ont reçu aucune annulation de commande, même si les livraisons seront décalées dans le temps du fait de la baisse d'activité des croisiéristes. Les chantiers continuent à faire travailler leurs sous-traitants situés en France. Cette différence avec l'aéronautique s'explique notamment par une plus grande solidité financière, de manière générale, des compagnies de croisière par rapport à celles d'aviation à bas coût. Si la crise sanitaire devait perdurer, les armateurs seraient toutefois fortement impactés. Ils subissent des frais même lorsque les navires sont à quai.

L'autoroute de la mer, dont le trafic est très lié au commerce automobile, risque de pâtir de la crise du secteur. Les revenus tirés de l'amodiation pourraient être affectés par les difficultés rencontrées par les entreprises du territoire. Plus généralement, c'est l'ensemble du territoire de l'estuaire qui risque d'être touché compte tenu de l'importance économique du Port pour la zone.

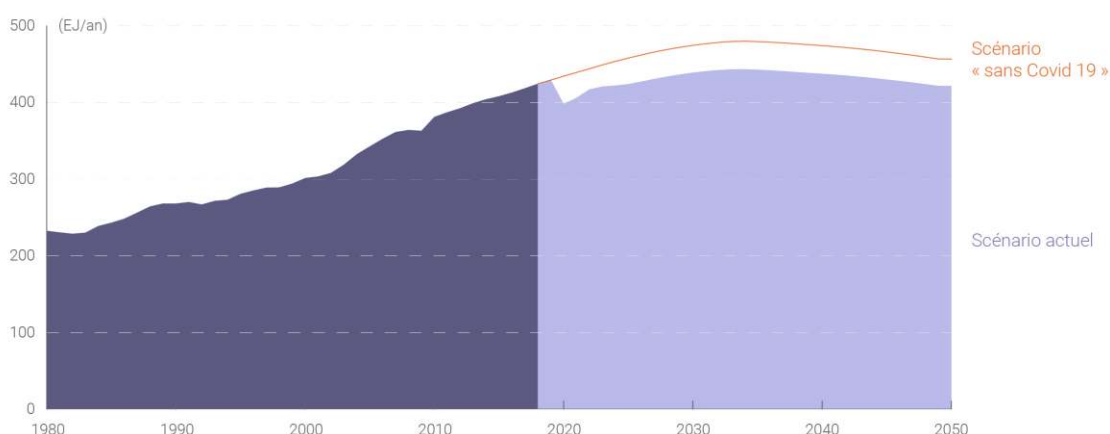
Globalement, entre janvier et fin septembre 2020, le trafic a baissé de 6,5 % par rapport à la même période de 2019. Cette baisse relative a tendance à s'accroître au fil des semaines, témoignant des difficultés rencontrées par les entreprises clientes. Elle était de 2,1 % avant l'été. Les effets de la crise sanitaire pourraient se faire sentir sur le temps long.

Auditionné par le CESER, M. Olivier TRETOUT, **Président du Directoire du port**, précise que le port envisage une baisse globale du trafic de 15 % sur l'ensemble de 2020 par rapport à 2019. Cette chute est essentiellement due au trafic pétrolier, actuellement divisé par deux par rapport à la même période de 2019. Cette baisse s'explique principalement par la forte diminution du trafic aérien. Selon lui, le Port de Nantes Saint-Nazaire devrait être globalement moins touché que d'autres ports.

Par ailleurs, la crise sanitaire pourrait conduire le port à adapter les modalités de travail d'une partie de ses salariés. Auditionnés par le CESER, Mme Laurence PAITEL et M. Didier BURNEL, représentants de la CFE-CGC, soulignent le recours accru au télétravail pour l'encadrement durant le confinement et la nécessité d'en réguler les modalités d'exercice.

Sur le long terme, la crise du coronavirus aurait des conséquences majeures sur la consommation énergétique mondiale d'ici 2050 selon un rapport sur la transition énergétique publié en septembre 2020 par la société de services norvégienne DNV GL³¹. Par rapport à « *ses prévisions réalisées avant la pandémie* », DNV GL a réduit de 6 à 8% par an le niveau de la consommation énergétique mondiale dans son scénario d'ici à 2050 : la crise sanitaire et économique a « provoqué des changements majeurs, notamment une réduction du transport longue distance et une augmentation du télétravail », dont les effets continueront à se faire sentir d'ici la moitié du 21^e siècle selon l'étude.

Monde Consommation d'énergie finale – projections avec et sans Covid-19



Source : Energy Transition Outlook 2020 (DNV GL), AIE.

Source : connaissance des énergies

Le CESER a proposé un certain nombre de mesures pour le plan de relance économique et social immédiat à l'occasion de la session du 26 juin 2020. Il s'agit de favoriser la relance et de limiter les conséquences économiques et sociales de la crise économique que notre pays traverse.

Ces mesures concernent l'ensemble des compétences de la Région. Certaines touchent plus directement le Grand port. Le CESER souhaite ainsi que les investissements programmés soient maintenus et réalisés dans les délais prévus. La Région, premier investisseur parmi les collectivités locales, joue un rôle majeur en la matière. Le CESER considère que la Région doit en outre accorder

³¹ https://www.connaissancedesenergies.org/covid-19-et-transition-energetique-les-previsions-de-dnv-gl-dici-2050-200911?utm_source=newsletter&utm_medium=fil-info-energies&utm_campaign=/newsletter/le-fil-info-energies-11-sept-2020

une attention spécifique aux entreprises du Port dans le cadre de ses mesures de soutien aux entreprises suite à la crise sanitaire.

Le CESER rédige actuellement une contribution transversale qui proposera des pistes pour faire face aux conséquences économiques, sociales et environnementales de la crise sanitaire et plus généralement aux mutations en cours. Cette contribution sera présentée à l'occasion de la session de juin 2021.

2. Les orientations stratégiques pour l'avenir du Grand Port proposées par le CESER

Le Port est à la croisée de nombreux enjeux pour le territoire. Le CESER des Pays de la Loire, dans le temps imparti pour cette contribution, a choisi de mettre l'accent sur ceux qu'il a jugés les plus importants, tant pour le futur plan stratégique que pour l'avenir du Port à moyen/long terme. Le CESER propose ainsi quatre grandes orientations pour le Port :

- Enclencher la transformation du modèle économique du port dans un contexte de transitions
- Faire face aux enjeux sociaux d'aujourd'hui et de demain
- Être un port acteur de son environnement
- Faire du premier port de la façade atlantique un pôle de développement du grand ouest

2.1. Enclencher la transformation du modèle économique du port dans un contexte de transitions

Des trafics et activités menacés à moyen et long terme

Le défi de la transition énergétique et de ses conséquences sur le trafic des hydrocarbures

Plus de 70 % du trafic du port est basé sur les énergies fossiles. Or, cette activité est amenée à diminuer dans le cadre de la transition énergétique. Ainsi, le trafic de charbon, qui a déjà fortement baissé, devrait être amené à disparaître dans les prochaines années ; le trafic de pétrole est susceptible de diminuer à moyen terme ; et le trafic de gaz, actuellement très dynamique, serait touché à plus long terme. Il est essentiel que le Port anticipe pleinement ces mutations.

Faire face à la disparition prévue à court terme du trafic du charbon

Le trafic du charbon est lié fortement à l'alimentation de la centrale de Cordemais. Or, le Gouvernement a acté, dans la loi Climat-énergie de 2019, la fin des centrales charbon en France à partir de 2022.

Compte tenu de l'importance de la centrale de Cordemais pour la stabilité du réseau électrique, elle bénéficie d'un délai supplémentaire et pourra continuer à fonctionner jusqu'en 2024, voire 2026, dans l'attente de nouveaux moyens de production pilotables et particulièrement du fonctionnement pérenne de l'EPR

de Flamanville³². L'Etat a néanmoins prévu de limiter son fonctionnement dès 2022 (entre 200 et 500 heures par an contre 4 500 heures ces dernières années)³³.

A l'heure où nous écrivons ces lignes (septembre 2020), la centrale de Cordemais joue encore un rôle important pour le réseau. Ainsi, suite à des retards de maintenances dus notamment à la pandémie du coronavirus, 24 réacteurs nucléaires sont à l'arrêt. De plus, les conditions météorologiques ont conduit à une production d'électricité moins importante que prévu par les éoliennes. EDF devra donc faire appel à la centrale de Cordemais de manière plus importante que prévu, durant une période temporaire.

Cependant, à court ou moyen terme, la quantité de charbon nécessaire à la centrale sera fortement limitée et les trafics devraient être résiduels compte tenu des stocks de charbon actuellement entreposés sur le terminal de Montoir. Ces besoins pourraient être encore diminués si le projet Ecomcombust (qui consiste à remplacer l'essentiel du charbon par des déchets de bois) est mis en œuvre.

Même si une faible part du trafic du charbon est lié à d'autres industries, Le Port devrait donc voir ce trafic diminuer drastiquement à courte échéance. Il a, de fait, déjà très fortement baissé : il n'était en 2019 plus que de 285 000 tonnes, en diminution de 77 % par rapport à 2018. Alors qu'il représentait encore 6% du trafic en 2017, cette part atteignait à peine 1% l'année dernière. La (quasi)disparition du trafic charbonnier aura des conséquences économiques.

Elle devra également conduire le Port à envisager la reconversion du terminal dédié à Montoir, dans le cadre d'une optimisation de l'utilisation des espaces disponibles. Ce terminal bénéficie d'un tirant d'eau important lui permettant d'accueillir des navires de grande capacité.

Le CESER estime qu'au vu de ses atouts, le terminal charbonnier de Montoir devra être valorisé de manière à dynamiser le trafic et conserver son caractère d'infrastructure portuaire. Le Port doit donc conduire rapidement des études afin de déterminer quel usage pourrait en être fait.

Le CESER rappelle par ailleurs son soutien, sous condition, au projet Ecomcombust et son souhait de voir mobilisé le fret maritime pour le transport des déchets de bois B devant être valorisés dans ce cadre.

³² [tps://www.rte-france.com/fr/actualite/la-securite-d-approvisionnement-en-electricite-2019-2025-une-periode-charniere-pour-le](https://www.rte-france.com/fr/actualite/la-securite-d-approvisionnement-en-electricite-2019-2025-une-periode-charniere-pour-le)

³³ <https://www.latribune.fr/entreprises-finance/industrie/energie-environnement/la-centrale-a-charbon-de-cordemais-ne-fermera-finalement-pas-en-2022-837045.html>

Anticiper la diminution du trafic pétrolier

Le trafic des produits pétroliers bruts ou raffinés reste actuellement à un niveau élevé sur le port, couvrant plus du tiers de son trafic (plus de 11 Mt en 2019, contre 13,6 en 2018). Par ailleurs, la raffinerie Total de Donges, la deuxième de France, emploie 650 salariés et mobilise en permanence 400 personnes en sous-traitance.

Au plan national, la consommation de produits pétroliers était, en 2018, de 72,9 Mt. Ce niveau est le plus bas constaté depuis 1969³⁴, mais le pétrole reste, de loin, la source d'énergie la plus utilisée au niveau national. La majeure partie est portée par les transports, qui constituent 60 % de la consommation de produits pétroliers en France.

Dans cette perspective, la raffinerie Total de Donges a fait l'objet d'investissements pour plusieurs années. Des travaux d'ampleur sont en cours pour dévier la voie ferrée qui traverse actuellement le site. Cette opération a pour objectif tant d'améliorer la sécurité des trains circulant entre Nantes et Saint-Nazaire que de pérenniser la raffinerie. 150 M€ ont été inscrits dans le CPER 2015-2020 à cet effet. Par ailleurs, et comme tous les 6 ans, Total a l'an dernier procédé à un « grand arrêt » de l'installation pour son inspection, sa maintenance et sa modernisation, avec un investissement de près de 60 M€.

Enfin, Total va investir 350 M€ pour la construction d'une usine de désulfuration des gazoles sur le site de Donges, permettant de produire un carburant moins polluant et conforme aux normes européennes. Elle s'accompagnera d'une unité de production d'hydrogène installée à proximité.

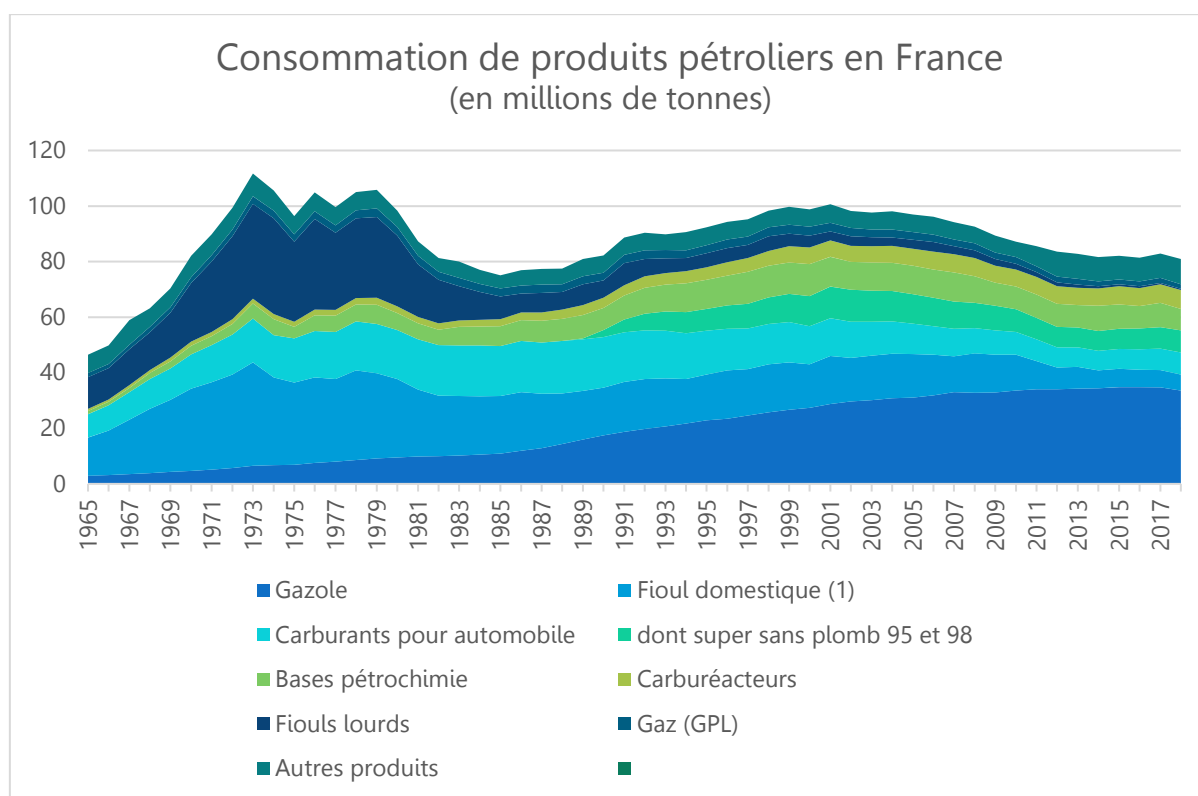
Auditionné par le CESER, M. Philippe BILLANT, directeur de la raffinerie **TOTAL** de Donges, indique que ces investissements sont prévus pour assurer une viabilité à la raffinerie pour une quinzaine d'années (soit avec une mise en service en 2023, un avenir assuré jusqu'en 2040 environ) ... sous réserve de la situation internationale et des conséquences de la crise sanitaire de 2020.

Toutefois, il est probable qu'à moyen terme, la consommation et donc le trafic de produits pétroliers vont diminuer, au moins au plan national. Au niveau européen comme en France, les politiques publiques visent la diminution des émissions de gaz à effet de serre pour contenir le réchauffement climatique. Cela passe en particulier par la diminution de la consommation de pétrole.

³⁴ <https://www.insee.fr/fr/statistiques/2119673>

À ce titre, des actions sont engagées à différents niveaux, du local à l'international³⁵. La volonté de diminuer la consommation de pétrole est motivée par des raisons environnementales, des motifs géopolitiques pour favoriser l'indépendance énergétique, et par la crainte de la diminution de la production de pétrole et/ou de son renchérissement dans les années à venir, dans un contexte de déclin de la production de pétrole conventionnel³⁶.

Par ailleurs, la loi d'orientation des mobilités prévoit la fin de la vente des voitures particulières et des véhicules utilitaires légers neufs utilisant des énergies fossiles, d'ici à 2040, tandis que les motorisations alternatives sont encouragées.



Source : Insee³⁷

En revanche, près de 20 % de la consommation de pétrole en France n'est pas liée à l'énergie, mais comme matière première pour l'industrie pétro-chimique (plastiques)³⁸.

Le CESER considère que la désindustrialisation n'est pas une fatalité. La crise sanitaire internationale du coronavirus a montré l'importance d'une activité industrielle sur le territoire national. Comme il l'a indiqué dans sa

³⁵ Voir par exemple la feuille de route adoptée par l'Union européenne fin 2019 :

https://ec.europa.eu/info/sites/info/files/european-green-deal-communication-annex-roadmap_en.pdf

³⁶ <https://www.lemonde.fr/blog/petrole/2019/02/04/pic-petroler-probable-dici-a-2025-selon-lagence-internationale-de-lenergie/>

³⁷ <https://www.insee.fr/fr/statistiques/2119673>

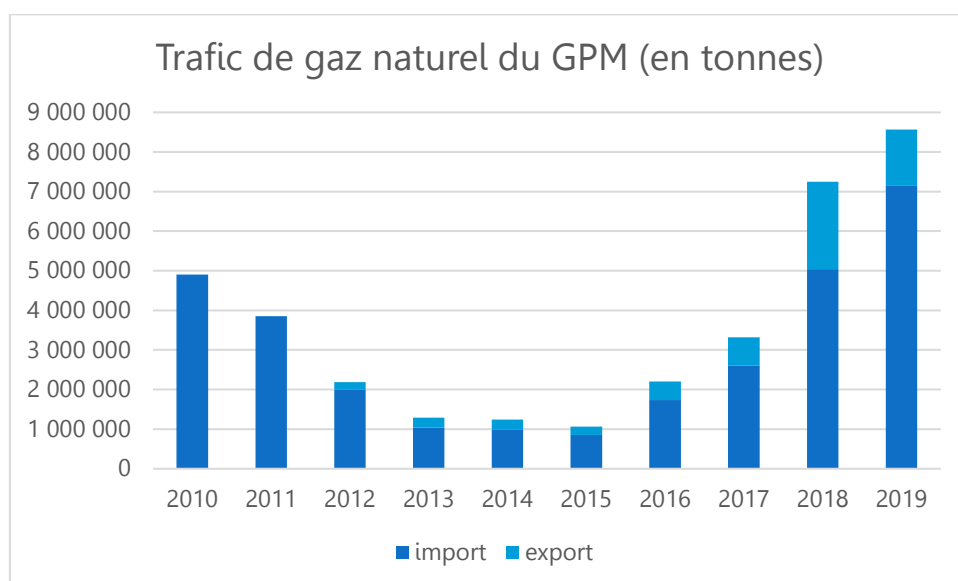
³⁸ <https://www.iea.org/data-and-statistics?country=FRANCE&fuel=Oil&indicator=Oil%20products%20final%20consumption%20by%20sector>

contribution sur l'industrie publiée en décembre 2019, il existe un potentiel de développement de l'industrie en Pays de la Loire, qui est actuellement la deuxième région française pour le poids de l'industrie dans l'ensemble des emplois. Le maintien et le développement de l'industrie nécessitent souvent aujourd'hui encore l'utilisation de produits pétroliers.

Le CESER considère que le projet stratégique du port devra réaffirmer le rôle joué par la raffinerie de Donges. Cependant, au moins à moyen terme, une forte diminution du trafic pétrolier est à prévoir. Elle doit être anticipée pour que ses effets impactent le moins possible l'activité du Grand Port.

Le trafic du gaz naturel : une hausse attendue à moyen terme mais une baisse prévisible à long terme

Le trafic du gaz naturel connaît un développement très important depuis 2014, passant de 1,2 Mt à 8,6 Mt en 5 années. Ce trafic devrait se maintenir voire se développer dans les prochaines années. Il peut s'appuyer sur le dynamisme du transport de gaz liquéfié (GNL).



Graphique CESER. Source : GPM

Ainsi, après la signature d'un contrat portant sur la réception, le stockage et la regazéification (c'est-à-dire la remise à l'état gazeux) de trois millions de tonnes de gaz naturel liquéfié (GNL) en provenance du Qatar, le terminal méthanier de Montoir-de-Bretagne affiche complet jusqu'en 2035.

La question du renforcement de ce terminal pourrait donc se poser. Toutefois, sur le long terme, il est probable que le trafic de gaz naturel connaisse la même tendance à la diminution que l'ensemble des énergies fossiles. À ce titre, la programmation pluriannuelle de l'énergie (cf. graphique) qui prévoit en France une baisse de consommation de gaz naturel en tant qu'énergie primaire (avant

transformation) de 459 à 349 TWh entre 2017 et 2028. À plus long terme, ENGIE s'est fixé comme objectif de verdir le gaz pour atteindre 100 % de gaz renouvelable d'ici 2050³⁹. Or le gaz renouvelable a vocation à être produit localement.

Objectif de baisse de la consommation d'énergie primaire fossile			
	2017	2023	2028
Consommation primaire d'énergie fossile (TWh)	1 412	1151	942
Consommation primaire de charbon	110	47	27
Consommation primaire de pétrole	843	699	565
Consommation primaire de gaz naturel	459	406	349

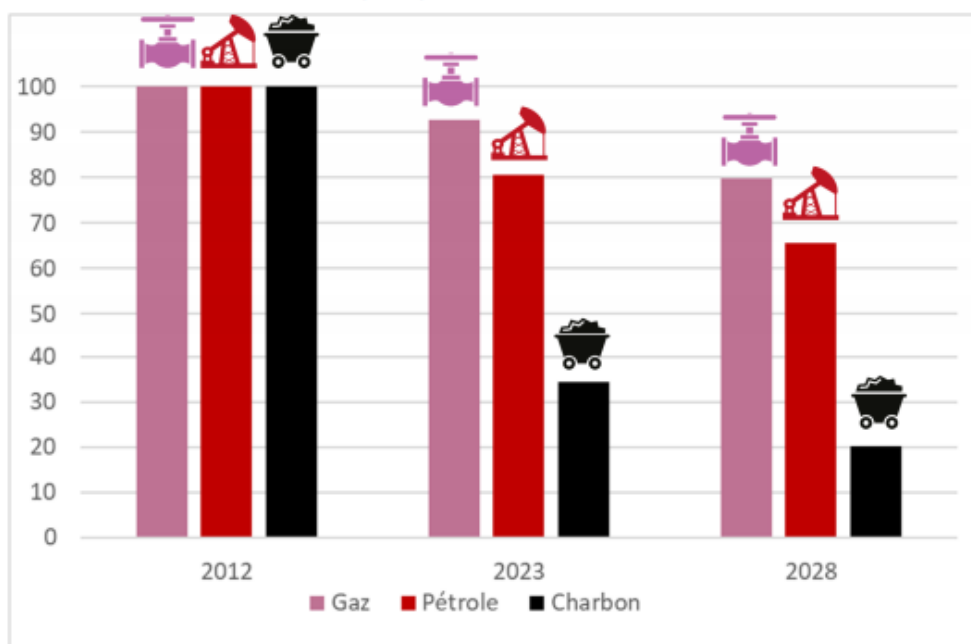


Figure 28 : Evolution à venir de la consommation primaire d'énergie fossile suite à la mise en œuvre de la PPE (indice base 100 en 2012), scénario de référence

Source : Programmation pluriannuelle de l'énergie

Auditionné par le CESER, le président du directoire du **GPM**, M. Olivier TRETOU, indique que le GNL pourra jouer un rôle de relais temporaire des autres hydrocarbures, mais que cela ne sera pas le cas sur le long terme.

Ce point de vue est nuancé par M. Bruno MICHEL, directeur du terminal méthanier **ELENGY** de Montoir-de-Bretagne, que le CESER a auditionné. Il souligne la forte croissance du marché mondial, et les perspectives ouvertes par le développement de gisements, conventionnels ou non, à travers le monde, notamment au Mozambique et aux Etats-Unis. Le GNL, facilement transportable, présente l'avantage de la souplesse, par rapport au gaz transporté par des gazoducs empruntant par définition un trajet prédéfini.

³⁹ <https://www.engie.fr/actualites/gaz-renouvelable-en-2050/>

Le terminal a été modernisé en 2015, avec des travaux d'un montant de 300 M€, pour éviter les pertes de gaz qui étaient dues à l'évaporation lors du processus de regazéification. D'autres travaux sont prévus, avec un plan d'investissements de maintenance se montant annuellement à 20 à 30 M€. Le terminal investit pour une durée de plus de 15 ans.

Bruno MICHEL évoque plusieurs projets, dont certains nécessiteraient le soutien de la Région et de l'État :

- Le développement de la motorisation GNL, notamment pour les camions. Ce développement ne va pas rapporter d'argent immédiatement au port, mais va permettre de développer son hinterland.
- Le développement du transport par train du GNL. Il s'agit d'un projet à l'horizon 2023. L'idée est de raccorder le terminal à la voie ferrée située à proximité, pour permettre de relier Montoir à Reichstett près de Strasbourg, où une unité de stockage gazier est envisagée. Elengy étudie également le projet d'une liaison entre Reichstett et Fos sur Mer : cette liaison serait a priori plus aisée que celle entre Montoir et le site alsacien, puisqu'elle ne nécessite pas de passer par l'Ile de France. Une étude de faisabilité a été confiée à l'ingénierie ferroviaire SNCF.
- La production d'hydrogène par thermolyse, à l'horizon 2030. Il s'agit de produire de l'hydrogène à partir du méthane, par apport de chaleur, et sans émettre de CO₂ lors de la fabrication chimique de l'hydrogène (la décomposition du méthane donnant du carbone utilisable par l'industrie, et de l'hydrogène). En revanche, la production de chaleur, si elle se fait par combustion de gaz, produit du dioxyde de carbone.

Le CESER constate le dynamisme du trafic de gaz qui devrait se poursuivre ces prochaines années, mais appelle à la vigilance à long terme sur ce trafic. Les besoins en gaz naturel pourraient en outre évoluer dans un contexte de crise économique post-covid. Le trafic GNL est désormais un moteur essentiel de l'activité du port.

Les projets avancés par Elengy sont intéressants dans le cadre du développement du port, toutefois ils doivent être étudiés en tenant compte de l'abandon à terme des énergies fossiles, émettrices de CO₂, même si la combustion du gaz reste comparativement moins émettrice de GES que celle du charbon.

Le CESER est favorable au développement des motorisations GNL comme alternative au diesel et soutient le projet de transport de GNL par train permettant de diminuer le trafic routier. Le raccordement du terminal méthanier au réseau ferré du Port permettrait de consolider le trafic GNL

sur Montoir. La Région pourrait veiller à l'inscription de ce projet dans le prochain CPER.

Le CESER invite la Région à soutenir auprès de GRTgaz le projet d'augmentation des capacités du terminal méthanier.

Par ailleurs, concernant le projet de fabrication d'hydrogène, des études devront préciser le bilan carbone d'une telle technique, tenant compte des émissions dues à la production et au transport du GNL, pour permettre d'apprécier l'opportunité de cette production d'hydrogène « bleu », moins carboné que l'hydrogène « gris », en attendant que l'hydrogène « vert » puisse prendre le relai. Cette production permettrait de limiter le transport de l'hydrogène, alors que l'Ademe préconise de limiter les distances d'acheminement et de préférer une production locale d'hydrogène pour des usages locaux.

Dans son avis de juillet 2020 sur la feuille de route hydrogène de la Région, le CESER plaide pour que la capacité de production d'hydrogène renouvelable permette en 2030 de répondre aux besoins générés par l'ensemble des usages de l'hydrogène.

Anticiper les changements de pratiques et de consommation en matière alimentaire

Les importations d'aliments pour bétail représentent un trafic de 1,9 Mt en 2019. Nantes Saint-Nazaire couvre 55 % des imports français de protéines animales. Il s'agit essentiellement de compléments des aliments produits sur le territoire. Ces importations peuvent poser des problèmes d'acceptabilité, le soja utilisé pour l'alimentation animale – éventuellement génétiquement modifié et provenant surtout d'Amérique du sud – étant accusé par certains de nuire à la biodiversité et de contribuer à la destruction de forêts primaires⁴⁰. Toutefois, la production de soja a fortement augmenté sur le territoire national, passant de 21 800 ha en 2008 à 154 000 ha en 2018. Selon l'interprofession Terres Univia, d'ici cinq à dix ans, ce seront quelque 650 000 tonnes qui seront produites en France⁴¹, chiffre à rapporter aux 3,5 Mt importées chaque année.

Pour limiter leur dépendance aux exportations, adopter une démarche plus respectueuse de l'environnement et répondre aux exigences d'une part des consommateurs, de nombreux éleveurs renforcent la part de légumineuses

⁴⁰ <https://www.lefigaro.fr/sciences/pourquoi-la-france-est-elle-si-dependante-du-soja-bresilien-20190920>

⁴¹ <https://wikiagri.fr/articles/soja-de-france-representera-la-moitie-de-la-production-interieure-dici-2025-2030/20016>

locales dans les cultures fourragères, ce qui permet de limiter les apports de nourriture extérieurs à l'exploitation.

Enfin, la consommation de viande a diminué entre la fin des années 1990 et celle des années 2010, et semble de stabiliser depuis 2017⁴². La consommation de viande bovine diminue au profit de la volaille, le porc restant la première viande consommée en France.

Pour le CESER, ces évolutions de pratiques agricoles et d'habitudes de consommation pourraient donc avoir des conséquences à l'avenir sur le trafic d'aliments des animaux d'élevage, notamment de soja. Reste cependant à déterminer dans quelle mesure elles impacteront l'activité du port dans les prochaines années.

En complément de ces menaces pesant sur les trafics d'hydrocarbures et de d'alimentation animale, d'autres trafics pourraient être amenés à évoluer en lien avec la transition écologique et les changements de comportement (engrais, aviation, croisières, automobiles...). Les entreprises du port devront donc anticiper ces mutations en lien avec la Région.

Des pistes pour la transformation du modèle économique du port

Compte tenu du poids des hydrocarbures dans les trafics du port (70 %), leur diminution annoncée aura des conséquences considérables sur son modèle économique. Le GPM de Nantes Saint-Nazaire va donc devoir enclencher une transformation de son modèle économique qui pourrait reposer sur les deux axes suivants :

- le développement des trafics non-énergétiques
- le positionnement du port sur la transition énergétique et les filières industrielles stratégiques en Pays de la Loire.

⁴² https://www.liberation.fr/france/2019/04/04/la-consommation-de-viande-a-re-augmente-en-2018-en-france_1719314 et <https://www.lesechos.fr/industrie-services/conso-distribution/la-france-mange-toujours-autant-de-viande-1139868>

Développer les trafics non énergétiques

Développer le trafic conteneurs

Le trafic mondial de conteneurs augmente fortement, porté par la hausse des échanges de produits manufacturés, a plus que doublé en moins de 20 ans en France, passant de 2,9 Mevp à 6,3 Mevp.

Pour le grand port de Nantes Saint-Nazaire, le trafic conteneurs reste encore modeste par rapport au total de l'activité (un peu moins de 6 % du tonnage total). Il demande une manutention importante, source de revenus pour le port. C'est donc une activité stratégique dont le développement doit être recherché⁴³.

M. Olivier TRÉTOUT, Directeur général du **GPM**, indique que le port dispose d'un important réservoir de clientèle sur les marchandises conteneurisables, et qu'en exploitant les potentialités de son hinterland, il pourrait doubler voire tripler son trafic de conteneurs. Cet avis est partagé par M. Gilles BONTEMPS, personnalité qualifiée membre du conseil de surveillance.

M. Paul TOURRET, directeur de l'ISEMAR, à l'occasion de son audition devant les CESER de l'Atlantique, évoque un certain nombre de freins au développement du trafic des conteneurs en France, soulignant que les produits d'exportations ne se conteneurisent pas facilement. Le système intermodal est selon lui globalement favorable au Havre et à Marseille, mais peu pour les autres ports. Une des particularités françaises est le recours au transport de conteneurs par camion pour des distances supérieures à 400 km. Ce système est favorisé d'après M. TOURRET par le coût du transport routier.

Il considère que les entrepôts constituent un des enjeux pour capter le trafic de marchandises. Il signale qu'il y a non seulement un déficit d'entrepôts logistiques, mais aussi une dissémination à proximité du port, avec des entrepôts dans divers lieux de la métropole. Il considère nécessaire de disposer de « magasins généraux », avec des cellules logistiques adaptées aux besoins des importateurs et des exportateurs.

Auditionné par le CESER, M. Pascal PONTAC, représentant de la **CGT**, considère que l'offre de service, en matière d'entrepôts sanitaires et d'amélioration du temps d'escale, est de nature à dynamiser le trafic conteneurs. Il appelle à la vigilance sur l'état des portiques, évoquant la vétusté de certains équipements, malgré l'installation d'un nouveau portique pour les conteneurs en 2018. Il indique que l'utilisation concomitante de deux portiques permet d'accélérer le

⁴³ <https://donnees.banquemondiale.org/indicateur/IS.SHP.GOOD.TU?locations=FR&view=chart>

chargement et le déchargement des navires. M. PONTAC précise qu'un nouveau portique est projeté pour 2022.

Auditionné par le CESER, M. Didier BURNEL, représentant de la **CFE-CGC**, considère également nécessaires des investissements dans les hangars froids et hangars secs.

Pour le CESER, le développement du trafic conteneur nécessite des équipements à niveau sur le terminal (entrepôts, portiques, infrastructures intermodales...). Même si l'utilisation concomitante de 5 portiques ne se justifie sans doute pas au vu du trafic actuel, il est nécessaire d'avoir au moins 3 portiques en état de fonctionnement pour pouvoir accueillir plusieurs navires en même temps.

Les autoroutes de la mer

Les autoroutes de la mer sont des services maritimes pour l'acheminement de poids-lourds et remorques, accompagnées ou non de leur chauffeur. Elles proposent, entre deux ports, un service régulier à horaire fixe, à la fois rapide et fiable, pour un prix attractif par rapport à son équivalent par la route. Ce service de transport est principalement dédié au transport international de fret au sein de l'Union européenne et avec les pays tiers⁴⁴.

Deux lignes distinctes sont concernées sur le GPM par les accords sur les autoroutes de la mer entre la France et l'Espagne, Montoir Vigo et Montoir Gijón.

S'agissant de Montoir-Vigo, après l'avis favorable de la Commission européenne pour l'attribution de 3 M€ à Suardiaz dans le cadre du programme Marco Polo, la ligne Montoir-Vigo a obtenu le label "autoroute de la mer" le 27 novembre 2015 à la Conférence Intergouvernementale (CIG) de Madrid. Les 2 navires rouliers transportent essentiellement des remorques et des voitures neuves fabriquées à Vigo à raison de 4 rotations hebdomadaires. Cette autoroute de la mer bénéficie de 3M€ d'aides de l'UE et 24M€ d'aides des deux États. La liaison est prolongée deux fois par semaine à Tanger⁴⁵. Avec une capacité de 140 à 260 remorques ou semi-remorques (non accompagnées), c'est un gain de 14 à 25 % de la part du fret maritime qui est escompté sur une dizaine d'années⁴⁶.

L'autoroute de la mer (ADM) Montoir-Gijón a été suspendue en septembre 2014, après trois années de fonctionnement, à l'arrêt des subventions. Elle était basée

⁴⁴ source : Ministère de la transition écologique et solidaire <https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/autoroutes-mer>

⁴⁵ https://www.ouest-france.fr/pays-de-la-loire/saint-nazaire-44600/autoroute-de-la-mer-au-depart-de-saint-nazaire-apres-l-espagne-le-maroc-4843623_voir_aussi_https://www.portseurope.com/vigo-port-aims-to-boost-its-motorway-of-the-sea-and-bring-it-to-northern-europe/

⁴⁶ <http://www.pays-de-la-loire.developpement-durable.gouv.fr/accords-sur-les-autoroutes-de-la-mer-entre-la-a179.html>

sur deux modes de financement : l'un issu de financements par les États français et Espagnols pour 30 M€ au total, et un complément européen selon le volume transporté. À l'issue des trois premières années, les subventions ont été arrêtées car l'armateur n'a pas souhaité ajouter un second navire, estimant qu'il ne trouverait pas ainsi son équilibre économique⁴⁷. Ceci malgré un taux de remplissage de près de 75 % sur 3 allers-retours par semaine. Une relance a été évoquée en 2016 après que la Commission européenne a promis une subvention de 1 M€ au titre du mécanisme pour l'interconnexion en Europe, mais elle n'a finalement pas abouti.

Le Port de Vigo et la compagnie Suardiaz envisagent désormais un projet qui pourrait améliorer la viabilité de la liaison entre Vigo et Nantes Saint-Nazaire, avec une ouverture souhaitée fin 2020 ou début 2021. Il s'agirait d'étendre le trafic roulier existant entre la France, le Maroc, le nord-ouest de l'Espagne, pour étendre l'autoroute de la mer vers un port irlandais, Zeebrugge en Belgique, et Hambourg en Allemagne. La mise en place de cette autoroute nécessitera des investissements et une coopération entre les ports, qui prévoient de solliciter des aides européennes⁴⁸.

Le CESER souligne la nécessité de rouvrir voire d'ouvrir des autoroutes de la mer, en particulier de Montoir vers la péninsule ibérique. Les financements nécessaires doivent être prévus sur la durée et que les armateurs doivent également s'engager durablement.

Il rappelle que le but premier d'une autoroute de la mer est de transférer du fret routier vers le transport maritime. L'autoroute Montoir-Giron a rencontré un grand succès pour les particuliers comme pour le fret. L'ouverture aux transports des passagers est intéressante, quand elle permet un complément de revenus. Mais elle nécessite des équipements et des dispositifs d'accueil et de confort spécifiques sur les navires, aussi elle ne doit pas conditionner la réouverture de l'autoroute de la mer.

Les accueils de navires de croisière

L'activité du Port est portée par l'accueil de cargos, toutefois, l'accueil de paquebots constitue un complément intéressant.

Il offre une porte d'entrée sur le territoire, jusque dans le cœur des deux principales villes de l'estuaire, permettant à des croisiéristes qui n'y seraient parfois jamais allés de découvrir son patrimoine naturel et culturel.

⁴⁷ <http://www.pays-de-la-loire.developpement-durable.gouv.fr/accords-sur-les-autoroutes-de-la-mer-entre-la-a179.html>

⁴⁸ <https://www.portseurope.com/vigo-port-aims-to-boost-its-motorway-of-the-sea-and-bring-it-to-northern-europe/>

Par ailleurs, le port peut être un point de départ pour permettre aux touristes étrangers de visiter des sites connus internationalement (château de la Loire, Mont Saint Michel...), ainsi que découvrir les atouts touristiques des Pays de la Loire.

Les plus gros bateaux de croisière constituent souvent une source de pollution importante. Selon une étude de l'ONG Transport&Environment⁴⁹, les 57 bateaux de croisière qui ont accosté à Marseille en 2017 ont émis quatre fois plus d'oxydes de soufre que l'ensemble de la flotte automobile de la ville. L'association précise toutefois qu'« *il y a suffisamment de technologies matures pour rendre propres les paquebots* », citant en particulier les bornes électriques pour alimenter les navires durant les escales⁵⁰.

M. Olivier TRETOU, président du **Directoire du Port**, a indiqué que le port vise plutôt le créneau de la croisière qualitative, culturelle par exemple, avec des bateaux de taille raisonnable (inférieurs à 200 m).

Ce point de vue est appuyé par M. Didier BURNEL, représentant de la **CFE CGC**, auditionné par le CESER.

M. Olivier TRÉTOU a reconnu que le port reste actuellement encore peu présent sur le créneau de la croisière, mais qu'il a bien perçu l'enjeu du développement de ce trafic.

Le club croisière Le Club Croisière a pour vocation le développement des escales de paquebots dans l'estuaire de la Loire, de Saint-Nazaire à Nantes. Il assure la promotion de la destination Nantes Saint-Nazaire auprès des compagnies de croisière européennes et américaines. Le bureau de cette association regroupe notamment les représentants de la Région, des agglomérations de Nantes et Saint-Nazaire, et du Voyage à Nantes.⁵¹

12 ports de la façade atlantique se sont regroupés sous la bannière « French Atlantic Ports » pour promouvoir leurs destinations, s'appuyant sur la diversité de leur territoire. En 2018, ils ont accueilli ensemble plus de 660 000 passagers⁵².

Actuellement, les sites d'accueil des touristes, sur des quais industriels, sont cependant peu attractifs, qu'il s'agisse de Nantes ou de Montoir. M. Olivier TRÉTOU, Directeur général du Port, indique que la remise en état du Quai Wilson à Nantes serait réalisable pour un coût raisonnable. Au vu de la situation

⁴⁹ <https://www.lefigaro.fr/sciences/en-europe-les-navires-de-croisiere-polluent-dix-fois-plus-que-l-ensemble-des-voitures-20190605> et https://www.transportenvironment.org/sites/te/files/publications/One%20Corporation%20to%20Pollute%20Them%20All_English.pdf pour l'étude originale

⁵⁰ <https://www.transportenvironment.org/news/cruise-ships-poisoning-city-air-sulphur-much-cars-%E2%80%93-new-data-reveals>

⁵¹ <http://www.nantes.port.fr/actualites/?a=637>

⁵² <https://www.cruiseindustrynews.com/cruise-news/20620-french-atlantic-ports-expect-big-year.html>

du quai au cœur de la ville, la mise à disposition de branchements électriques est indispensable. Les touristes pourraient alors débarquer directement à proximité de la zone touristique des machines de l'Île et à quelques minutes du centre-ville de Nantes.

M. Laurent CASTAING, directeur des **Chantiers de l'Atlantique**, est plus dubitatif sur le développement de l'activité liée à la croisière à Nantes. Les gros bateaux ne pourraient pas accéder à la ville tous les jours du fait des marées. De plus, le montage de croisière nécessite d'avoir des étapes complémentaires avec d'autres ports situés à moins d'une journée de navigation.

Le CESER considère que le développement du trafic lié aux croisières est souhaitable, même si celui-ci pourrait subir fortement à court terme les conséquences de la crise due à la COVID-19. Il nécessite un travail avec les autres ports de la façade Atlantique pour pouvoir proposer un parcours de croisière intéressant pour les armateurs.

Le port de Nantes Saint-Nazaire accueille beaucoup moins de paquebots que le port de Marseille (huit escales étaient prévues en 2020 avant la crise sanitaire de la COVID-19), mais les nuisances environnementales demeurent et le CESER préconise donc d'équiper les quais d'accueil de bornes électriques. Par ailleurs, le fait de viser l'accueil de paquebots de taille raisonnable semble un bon compromis pour permettre l'acceptabilité du développement de cette activité par les populations.

Le Brexit : une opportunité pour le grand port ?

Le Brexit aura des conséquences négatives pour l'ensemble des États européens, à commencer probablement par le Royaume-Uni. Il peut cependant constituer par certains aspects une opportunité pour le Port de Nantes Saint-Nazaire, avec la perspective de l'augmentation des trafics en échange avec l'Irlande qui pourrait se tourner vers la France après la diminution de ses échanges avec le Royaume Uni.

M. Olivier TRÉTOUT, Président du **Directoire du Port**, a indiqué que le Grand Port envisage de mettre en place une offre ropax (cargo accueillant également des passagers et leur véhicule) vers l'Irlande.

Le CESER souhaite que le Grand port puisse se saisir de cette possibilité de diversification de son activité. Les échanges de passagers avec l'Irlande seraient de nature à développer le tourisme à partir de et vers l'estuaire de la Loire. Il invite donc le Conseil régional à lancer une démarche spécifique sur ce sujet, notamment via son agence de développement économique en lien avec Nantes Saint-Nazaire développement.

Positionner le Port sur la transition énergétique et les filières industrielles stratégiques en Pays de la Loire

Faire du GPM un pôle d'excellence de la transition énergétique

Dans le projet stratégique 2015 2020, il était prévu de faire du GPM un « port de référence de la transition énergétique ». Cette orientation reste pleinement d'actualité.

- Les énergies marines renouvelables : une filière phare en Pays de la Loire

Le Grand Port dispose d'atouts indéniables pour s'orienter vers les énergies renouvelables, en particulier les énergies marines. Les Pays de la Loire sont la première région de France en matière d'emplois dans ce secteur.

C'est au large de Saint-Nazaire qu'est implantée la première éolienne flottante de France, Floatgen. Cette implantation s'appuie sur le démonstrateur SEM-REV, premier site européen d'essais en mer multi-technologies connecté au réseau. Ce site, dont la création a été soutenue par la Région des Pays de la Loire, dispose de tous les équipements en mer et à terre permettant la mise au point, la validation et l'optimisation de systèmes de récupération de l'énergie issues principalement de la houle et du vent marin.

Le premier parc éolien en mer français sera également installé, d'ici à 2022, au large de Saint-Nazaire. Les nacelles des 80 éoliennes sont en cours de fabrication sur le site de General Electric de Montoir. L'effectif du site devrait passer à 340 salariés à cette occasion⁵³. Une fois les éoliennes fabriquées pour le parc au large de Saint-Nazaire, le site de Général Electric se consacrera à la fabrication d'éléments de l'Haliade X, éolienne offshore de dernière génération qui sera utilisée en particulier aux Etats-Unis et au Royaume-Uni⁵⁴. Le paradoxe, du fait des délais de recours, est que les éoliennes du champ de Saint-Nazaire sont d'une génération très antérieure à l'Haliade X.

Les chantiers de l'Atlantique se sont positionnés dès 2009 pour développer une part de leur activité dans le secteur de l'éolien en mer et fabriquent la sous-station électrique parc éolien marin de Saint-Nazaire. Ils ont auparavant produit trois sous-stations pour l'export. Ils développent également une offre d'ingénierie⁵⁵. Cette activité reste aujourd'hui secondaire, représentant 200 salariés directs et 200 sous-traitants, alors qu'ils emploient environ 3 300 personnes, et que quelque 5000 salariés sous-traitants sont recensés. Le chiffre

⁵³ <https://www.francebleu.fr/infos/economie-social/saint-nazaire-un-nouveau-contrat-pour-l-eolienne-geante-de-general-electric-1569940879>

⁵⁴ https://actu.fr/pays-de-la-loire/saint-nazaire_44184/saint-nazaire-general-electric-lance-production-eoliennes_28282926.html

⁵⁵ <https://chantiers-atlantique.com/energies-marines/ingenierie-offshore/>

d'affaires de l'activité EMR se chiffre à 100 millions d'euros sur un total de 1,8 milliard d'euros, avec un résultat tout juste à l'équilibre⁵⁶.

Les éoliennes du parc de Saint-Nazaire seront assemblées sur un hub logistique de 15 hectares, sur le secteur de Saint-Nazaire, à proximité de la forme Joubert. L'aménagement de ce hub a représenté un investissement de 10 M€ pour le port qui espère pouvoir le valoriser également pour le futur parc des Iles d'Yeu et Noirmoutier.

La réalisation en 2019 à Saint-Nazaire d'un centre dédié à l'éolien en mer, permet de rappeler au grand public que la Région et le Port sont pionniers en matière d'EMR.

- Des réflexions déjà engagées

Nantes Saint-Nazaire Port a lancé de nombreuses réflexions dans le cadre de son projet stratégique 2015-2020 : captage de CO2, réseau permettant de partager la chaleur entre les entreprises émettrices et celles qui en ont besoin, étude sur les réseaux intelligents, potentiel hydrogène, photovoltaïque... Le port a également programmé l'implantation d'une station au GNV (gaz naturel constitué à plus de 90% de méthane et transformé à l'état liquide) à Montoir de Bretagne.

Auditionné par le CESER, M. Olivier TRETOUT, Président du **Directoire du Port**, indique que la transition écologique et énergétique demeurera un axe central du prochain projet stratégique. L'hypothèse de travail est de réaliser cette transition sur 10 ans en tablant sur la stabilité des trafics de pétrole et de gaz sur la période afin d'assurer le financement des investissements nécessaires.

- Des filières à développer

Le développement des énergies renouvelables peut être pour le port une source d'activité et de revenus. Cela peut concerner des trafics de matériels liés aux EMR, mais aussi l'implantation sur certains secteurs portuaires d'unités de production. Le site du Carnet a été ciblé par l'État, dans le cadre du dispositif « Choose France⁵⁷ », pour la création d'un parc éco-technologique autour des énergies marines renouvelables sur une surface de 110 ha. Une éolienne est déjà installée sur le site depuis 2012. Ce projet fait l'objet de fortes réticences voire d'oppositions de la part de certaines associations environnementales.

La Région prévoit également dans son plan hydrogène de « **faire du Grand Port Maritime de Nantes Saint Nazaire le premier grand port hydrogène de l'Atlantique** ». Il pourrait s'agir de soutenir les projets de développement

⁵⁶ <https://www.lesechos.fr/industrie-services/energie-environnement/leolien-en-mer-la-face-cachee-de-chantiers-de-latlantique-1175230>

⁵⁷ <https://www.alliancy.fr/a-laffiche/industrie/2020/01/20/choose-france-pour-%E2%80%AFdebloquer%E2%80%AF-la-france>

de motorisations alternatives dans les bateaux ou de s'appuyer sur les entreprises du complexe industrialo-portuaire pour développer des applications de l'hydrogène. Dans ce but, la Région envisage de définir et d'évaluer, en fonction des caractéristiques de l'écosystème portuaire, les schémas de développement économiquement pertinents d'intégration de l'hydrogène, de la production aux usages.

Auditionné par le CESER, M. Alain SCHLESSER, Directeur général de la **CCIR**, souligne la nécessité de travailler sur les différentes filières énergétiques, citant en exemple la production d'hydrogène renouvelable et les bioénergies à base d'algues.

Plusieurs types d'activités liées aux énergies renouvelables, potentiellement complémentaires, peuvent être développés sur le Port :

- L'installation des infrastructures : par définition, l'activité procurée est temporaire. M. Pascal PONTAC, représentant de la CGT, estime que l'installation du champ d'éoliennes en mer au large de Saint-Nazaire procurera de l'activité pour 36 mois environ.
- Le transport de matériels liés aux EnR, par exemple les nacelles des éoliennes marines : c'est le cœur de métier du port.
- L'installation sur le complexe industrialo-portuaire d'entreprises liées aux EnR. Le Port peut en tirer un revenu dans le cas de location de terrain (amodiation) ou d'entretien des infrastructures. Il profitera du trafic engendré par leur activité. Il peut aussi participer au capital d'entreprises innovantes.
- L'installation sur le territoire du port d'unités de production d'énergie tels que des éoliennes ou des panneaux photovoltaïques ainsi que des unités de production et de stockage d'hydrogène vert.

L'installation des infrastructures devra tenir compte de l'espace disponible, mais aussi des possibilités de trafic sur le port.

Représentant la **DREAL des Pays de la Loire**, MM. David GOUTX, directeur adjoint, et M. Christophe BARGAIN, chargé de mission transport, précisent que les matériels ne pourront pas être déposés à Cordemais ou au Carnet, du fait du tirant d'air du pont de Saint-Nazaire. La zone logistique de Saint-Nazaire aménagée pour le parc éolien marin posé devrait permettre de stocker les installations.

Le CESER soutient l'orientation de l'activité du Port sur les énergies renouvelables et les énergies marines en particulier. Il souhaite également que la Région favorise l'identification de sites propices à la fabrication

d'hydrogène vert sur le Grand Port Maritime, en particulier sur des zones en reconversion (à l'exemple de Cordemais).

Cette orientation peut être un axe fort en matière d'image de l'infrastructure et doit donner lieu à une communication spécifique. Elle peut générer des emplois locaux, pour certains non délocalisables, et permettre aux entreprises implantées sur le site de se diversifier, ou à d'autres entreprises d'investir sur le complexe industriel portuaire.

Elle pose cependant la question du modèle économique du port et de la structure actuelle de ses recettes, car le trafic lié aux énergies renouvelables ne présente pas actuellement le potentiel pour remplacer celui lié aux énergies fossiles, au moins en volume. Le CESER s'interroge donc sur les recettes pour le Port qui seront générées par les énergies renouvelables.

Il souligne enfin un point de vigilance : les installations industrielles, quelles qu'elles soient, ne doivent pas obérer les possibilités de trafic portuaires.

Utiliser l'amodiation comme outil de développement économique du port, de ses trafics et des filières industrielles stratégiques

L'amodiation, c'est le fait pour une autorité publique ou un particulier d'affecter à un tiers un terrain pour une durée limitée et, en principe, de façon réversible. Celui-ci bénéficie alors d'une autorisation d'occupation temporaire (AOT).

Les personnalités auditionnées par le CESER ont des opinions diverses sur le sujet. M. Olivier TRÉTOU, président du **directoire du GPM**, considère qu'il peut être intéressant de valoriser le foncier actuellement inutilisé par la location ; cela apporte des capacités de financement considérables. De fait, le quart des ressources du port proviennent de l'amodiation.

M. BRUNO HUG DE LARAUZE, Président d'**IDÉA** considère l'augmentation des tarifs d'amodiation ne devrait pas être utilisée comme outil de compensation de la diminution de certains trafics, notamment en ce qui concerne les produits pétroliers. Il souligne que les réserves sur la mise à disposition de foncier sont limitées.

M. Gilles BONTEMPS, personnalité qualifiée au sein du **conseil de surveillance du port**, propose que les conventions d'autorisation d'occupation temporaire du port soient liées au développement du trafic du port. Elles doivent, selon lui, être réversibles et de courte durée pour les entreprises qui ont une activité non liée au port. Leur tarif pourrait être différencié selon les entreprises et lié au rôle qu'elles jouent pour le développement du trafic portuaire. M. BONTEMPS suggère également que les implantations industrielles ne soient pas réalisées

en première zone (bord à quai), mais plutôt à l'arrière, pour préserver les possibilités d'activité portuaire.

Plusieurs acteurs ont souligné la nécessité pour les entreprises de bénéficier de stabilité et de visibilité, en matière d'autorisation d'occupation temporaire (AOT) du territoire du port. Certaines entreprises peuvent en effet être mises en difficulté par des contrats trop courts, qui ne permettent pas de rentabiliser les investissements, ou par des variations de loyer importantes.

M. Laurent CASTAING, directeur des **Chantiers de l'Atlantique** explique que le Grand Port souhaitait imposer du jour au lendemain le doublement du prix des amodiations, et proposait de limiter le contrat à 3 ans. Ce fait du prince n'est pas acceptable selon lui. M. Olivier TRETOUT, Président du Directoire du Port, précise que le prix de l'amodiation faisait partie d'une discussion beaucoup plus globale avec les Chantiers de l'Atlantique sur l'usage du foncier portuaire. Cet échange a abouti à un accord.

M. CASTAING considère que d'une part, le port doit être maître de son territoire, mais que d'autre part, il doit inspirer confiance aux entreprises. Les industriels doivent comprendre, même si ce n'est pas dans la culture française, que quand une entreprise s'installe dans un port, ce n'est pas nécessairement définitif. Mais le port doit permettre de rentabiliser les investissements, aussi l'hyper-précarité n'est pas acceptable. Une durée d'amodiation de 10 ou 20 ans peut être acceptable. M. Jean-Christophe HERRY, directeur de Somaloir, partage ce point de vue.

Auditionné par le CESER, M. Christophe CLERGEAU, membre du **Comité européen des Régions**, souligne qu'en France le modèle économique est essentiellement basé sur le flux portuaire, ce qui fait que les ports se sont peu intéressés aux activités de leurs périmètres non génératrices de flux. On ne tient pas compte de la production de richesses ou d'emplois qui pourrait être mise sur le port. Il souligne que le changement de modèle économique conduit à développer l'amodiation, mais que cela ne sera pas suffisant pour compenser les pertes de trafics d'hydrocarbures attendues à moyen/long terme. Il faudra que les collectivités soutiennent le Port.

L'amodiation constitue une source de valorisation du foncier. Le port pourrait l'utiliser pour contribuer au développement de filières industrielles stratégiques sur son territoire. Toutefois, le foncier en bord de Loire est précieux, et la mise à disposition du domaine doit être réversible. La vocation première d'un port est d'assurer une offre liée au trafic, et non de faire de la location de longue durée au dépend de son développement.

Le développement du trafic doit être privilégié dans tous les cas, en particulier en bord à quai. Le Port pourrait donc être amené à sélectionner les entreprises occupant le domaine portuaire et à adapter les loyers pour privilégier celles qui participent au développement du trafic.

Garantir l'exemplarité du Port sur l'empreinte carbone

Au-delà des énergies renouvelables, des actions sont menées pour réduire l'empreinte carbone du Port et apporter des compléments et des alternatives au fuel comme moyen de propulsion des navires. Les chantiers navals travaillent ainsi sur des propulsions GNL.

M. Olivier TRETOUT, Directeur général du **Grand Port Maritime de Nantes Saint-Nazaire**, a indiqué que le Grand port souhaite rentrer au capital de Néoline. Cette société projette la construction de cargos à voiles, avec la mise en service d'ici à 2021 de navires pilotes permettant d'économiser entre 80 et 90 % de la consommation de fuel. La coque est fabriquée en Turquie, mais les aménagements seront réalisés à Saint-Nazaire⁵⁸.

Comme l'a souligné Jean-Christophe HÉRRY, directeur de **Somaloir**, lors de son audition devant le CESER, une politique exemplaire sur l'empreinte carbone participe à l'amélioration de l'image du Port, et peut contribuer à développer son attractivité pour les entreprises. Il souligne également que les mauvaises performances environnementales pourraient conduire à des taxations supérieures dans les années à venir.

- Accélérer le développement de Flexiloire

Le port de Nantes Saint-Nazaire, en liaison avec la métropole et la CARENE, a lancé en 2018 le service Flexiloire. Il s'agit d'utiliser et de compléter le trafic de pièces détachées d'Airbus entre Nantes et Montoir, en ouvrant la navette à des clients supplémentaires. Pendant la phase de lancement et dans l'attente d'un nombre suffisants de clients complémentaires au trafic apporté par Airbus, le port et les intercommunalités de Nantes et Saint-Nazaire, injecteront des fonds dans FlexiLoire. Cela doit permettre d'assurer la viabilité de la ligne en attendant sa montée en puissance⁵⁹.

L'offre est complète, puisqu'elle concerne les colis XXL, la logistique urbaine, les véhicules, les convois exceptionnels en transit, les conteneurs et les vrac, en roulier comme en levage. Outre la ligne quotidienne Cheviré-Montoir, 9 lignes

⁵⁸ <https://www.neoline.eu/le-projet/>

⁵⁹ <https://www.meretmarine.com/fr/content/flexiloire-un-nouveau-service-fluvial-entre-nantes-et-montoir>

complémentaires sont proposées, permettant d'atteindre le cœur des agglomérations nantaise et nazairienne.



Les lignes Flexiloire. Source : Flexiloire⁶⁰

M. Olivier TRETOUT précise au CESER qu'il a été réalisé, en 2019, 80 voyages sur les 240 prévus à terme. En effet, le port se heurte à des capacités déséquilibrées entre les deux sens qui ne permet pas de réaliser du trafic de conteneurs. En effet, la navette peut faire transiter les conteneurs pleins dans un sens, mais elle n'est pas en mesure de les ramener une fois vides. Il indique que le port va lancer prochainement un nouveau service fluvial qui fonctionnera différemment.

Les importants chantiers de construction et de déconstruction de la métropole nantaise constituent également un axe de développement intéressant pour FlexiLoire. Là aussi, le report modal permettrait de limiter de manière sensible les flux routiers et de les transférer vers le transport fluvial. Là où un camion transporte une trentaine de tonnes, entraînant pollution et gêne pour le trafic, une simple barge peut charger jusqu'à 6 000 tonnes.

Une difficulté rencontrée se situe aussi dans le coût de ce service par rapport à la route pour les transports non captifs.

M. Gilles BONTEMPS fait part de son souhait que le recours privilégié au transport fluvial pour le transport des gravats soit intégré dans les appels d'offre des chantiers publics de l'Île de Nantes.

⁶⁰ <https://flexiloire.com/>

Mme Laurence PAITEL précise que la rentabilité de Flexiloire par rapport à la route ne pourra être gagnée que si les collectivités jouent le jeu et prévoient le barging dans les appels d'offre. Elle indique toutefois que l'ensemble du trafic ne pourra pas être transféré de la route vers le transport par barge, du fait du temps de trajet plus long par la voie fluviale.

M. Fabrice ROUSSEL, Premier vice-président de **Nantes Métropole**, soutient le développement de Flexiloire, précisant que le Port peut jouer un rôle en matière de logistique urbaine. Le modèle économique reste cependant à trouver.

La Région des Pays de la Loire et l'industriel Naval Group ont signé une convention de partenariat jeudi 3 septembre 2020, à Indret (44), afin de favoriser l'émergence de projets collaboratifs dans le sillage de la construction des sous-marins nucléaires de 3ème génération et du futur porte-avions annoncé en mai 2020. Parmi les projets envisagés, figure la construction d'une offre fluviale pour transporter sur la Loire des colis de grandes dimensions (jusqu'à 1 200 tonnes) qui, dans le cadre du futur porte-avions dont la coque sera construite par les Chantiers de l'Atlantique, pourront être acheminées entre le chantier naval, à Saint-Nazaire et le site de Naval Group à Indret.

Ce projet pourrait, en outre, associer Airbus et le logisticien Idea, déjà utilisateurs de transports fluviaux, et amener la construction d'infrastructures en bord de Loire pour le chargement et le déchargement, de manière à s'affranchir des liaisons routières limitées à la circulation de pièces de 200 à 300 tonnes.

Le CESER souligne l'intérêt de recourir au mode fluvial pour le fret entre les implantations portuaires de l'estuaire. Ce mode de transport, moins polluant que le camion, permet de limiter le trafic routier sur l'axe Nantes Saint-Nazaire, très encombré par les déplacements pendulaires et touristiques. Il offre donc un potentiel de verdissement du port. Le CESER salue le travail commun des deux agglomérations principales de l'estuaire avec le port pour arriver à des solutions en faveur du développement durable de l'estuaire.

La question du coût du service de manutention fait débat au sein du CESER. Pour certains, il pourrait être diminué par un recours accru aux acteurs privés pour certaines opérations. Pour d'autres, qui considèrent que le problème tient plus à la prise en compte insuffisante des externalités du transport routier, s'agissant d'une prestation portuaire, il doit être assuré par les personnels statutaires.

Le CESER souhaite que soit étudiée la possibilité de promouvoir le transport fluvial des gravats lors des grands chantiers publics.

- Favoriser le recours aux motorisations alternatives pour les navires

Le transport maritime transporte plus de 90 % des marchandises dans le monde. Bien que moins polluant que le transport routier, il reste émetteur de polluants nocifs pour la santé, notamment du fait du carburant utilisé. Il émet des oxydes de soufre, des oxydes d'azote et des particules fines⁶¹. Par ailleurs, depuis le 1er janvier 2020, les normes d'émissions de soufre du carburant ont été rehaussées.

Auditionné par le CESER, M. Philippe FAUVEDER, Président de **FAUVEDER**, entreprise de transport de marchandises basée à Montoir, indique que ces normes vont entraîner une modification des systèmes de propulsion, qui pourrait être trop onéreuse pour les navires de petite taille. Cela pourrait impacter les escales de feeders (cabotages de conteneurs) à Montoir de Bretagne.

Le Grand port maritime de Marseille (GPMM) a mis en place un service d'alimentation électrique à quai pour les navires de commerce : 3 bornes d'alimentation électrique à quai sont installées, depuis début 2017. Elles alimentent actuellement les navires de passagers de la Mériidionale qui opèrent entre Marseille et la Corse. À l'avenir, le GPM de Marseille souhaite développer ces connexions électriques et proposer des solutions techniques pour les navires et cargos des lignes internationales, malgré des bateaux aux fonctionnements tous différents et aux besoins variés⁶².

Lors du CIMER de 2019, le gouvernement a affirmé vouloir agir sur deux axes : le « verdissement » des navires et développement des services de fourniture d'énergie alternative dans les ports⁶³.

Le CESER considère que le GPM pourrait encourager des pratiques vertueuses des armateurs, en installant par exemple des bornes d'alimentation électriques pour les opérations des navires à quai. Cela permettrait d'améliorer l'acceptabilité de la cohabitation des activités portuaires et urbaines.

Développer l'économie circulaire et l'écologie industrielle

L'économie circulaire désigne un modèle économique dont l'objectif est de produire des biens et des services de manière durable, en limitant la

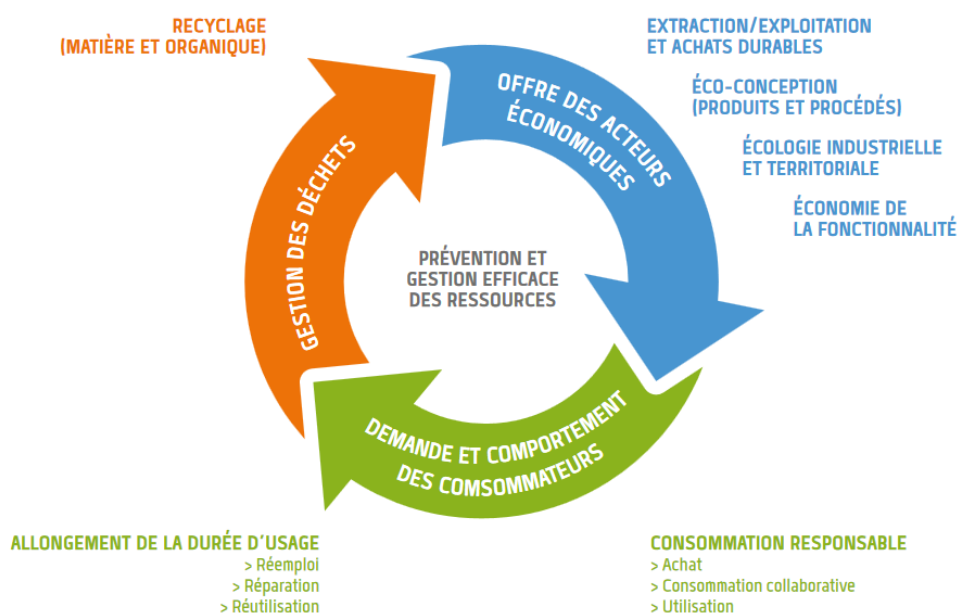
⁶¹ Les normes maximales d'émission de soufre ont été divisées par 7, mais l'effet devrait être limité sur nos côtes car les navires qui y accostent étaient généralement en-dessous du maximum, selon certains experts : voir <https://www.lesechos.fr/industrie-services/energie-environnement/le-transport-maritime-mondial-va-bruler-un-carburant-plus-propre-1159155>

⁶² <http://questions.assemblee-nationale.fr/q15/15-5187QE.htm> ; [article détaillé sur : https://madeinmarseille.net/32604-port-navire-branchement-electrique/](https://madeinmarseille.net/32604-port-navire-branchement-electrique/)

⁶³ https://www.gouvernement.fr/sites/default/files/contenu/piece-jointe/2019/12/dossier_de_presse_cimer_2019.pdf

consommation et les gaspillages de ressources (matières premières, eau, énergie) ainsi que la production des déchets. Il s'agit de rompre avec le modèle de l'économie linéaire (extraire, fabriquer, consommer, jeter) pour un modèle économique « circulaire ».

ÉCONOMIE CIRCULAIRE 3 domaines, 7 piliers



Source : Ademe

L'Écologie Industrielle et territoriale est un outil territorial de l'économie circulaire qui recherche l'optimisation des flux de matières et d'énergie ainsi que des mutualisations inter-entreprises sur les zones d'activité



Source : comité de pilotage de la démarche EIT de la CARENE (2018)

Une démarche d'écologie industrielle et territoriale a ainsi été initiée sur le territoire de la CARENE en 2014 et a permis en 2017 la mise en place de nouvelles synergies de substitution et de mutualisation, (énergie, déchets, eau).

Le GPM est partie prenante dans cette démarche engagée avec notamment les entreprises de la zone portuaire, les communes, l'Etat, les chambres consulaires, et les énergéticiens (ENEDIS, ENGIE...). En 2018 la poursuite de la démarche a été actée par le Comité de Pilotage. Des études sont ainsi menées pour le développement d'un réseau de chaleur à partir de la chaleur « fatale » produite par les entreprises industrielles, l'installation d'unités de méthanisation, et la mise en place de réseaux intelligents exploitant les opportunités créées par le développement des énergies renouvelables au voisinage du port. Une étude est également en cours sur les possibilités de valorisation des déchets agro-alimentaires sur le complexe industrialo-portuaire.

Le CEREMA et le Grand Port ont signé en 2019 une convention pour une durée de trois ans, afin d'élaborer, mettre en œuvre et suivre la stratégie de gestion des installations portuaires, tout en intégrant les enjeux des transitions économique, écologique et énergétique. L'un des axes de cette convention porte sur la participation au développement de l'économie circulaire et de l'écologie industrielle territoriale⁶⁴.

D'autres initiatives ont été lancées : création avec le syndicat des énergies de la Loire-Atlantique d'un cadastre solaire, c'est-à-dire d'une cartographie de la zone industrialo-portuaire pour identifier les gisements potentiels en installations photovoltaïques, culture de micro-algues permettant de récupérer et valoriser une partie du CO2 émis sur la zone portuaire... Il s'agit de recenser les potentiels pour le développement de l'économie circulaire. Le projet de récupération du froid fatal (inévitables et non exploités actuellement) issu du terminal méthanier de Montoir pour l'alimentation d'un futur entrepôt frigorifique rentre pleinement dans la démarche d'économie circulaire.

Le CESER a par ailleurs déjà souligné l'intérêt à porter au projet Ecombust, qui permettrait de valoriser des déchets bois issus du territoire sur la centrale de Cordemais.

Auditionné par le CESER, M. Pascal PONTAC, de la **CGT**, souligne l'intérêt de développer les trafics fluviaux et maritimes sur le retraitement des déchets.

Le groupe international d'origine mayennaise Séché Environnement travaille au retraitement et à la valorisation des déchets industriels sur le port de Saint-Nazaire.

⁶⁴ <https://www.cerema.fr/fr/actualites/cerema-grand-port-maritime-nantes-saint-nazaire-cooperent>

Les recherches en matière d'économie circulaires se font sur le temps long. Selon la DREAL, les leviers de réussite tiennent surtout à la capacité de convaincre les entreprises que l'économie circulaire va réellement apporter un bénéfice pour leur activité, et de constituer un groupe d'entreprises pilotes⁶⁵.

Le CESER considère que les recherches en matière d'économie circulaire et plus généralement d'écologie industrielle doivent être accélérées sur le territoire du Grand Port Maritime. Elles constituent une source de diversification de l'activité, de diminution des conséquences sur l'environnement de l'activité industrielle liée au port. À terme, elles permettront de générer des économies, par la réutilisation des matières premières et parce que les pollutions pourraient être taxées de plus en plus lourdement.

Toutefois, les résultats des recherches apparaîtront sur le temps long. Une action volontariste de l'autorité portuaire en accompagnement des entreprises, est nécessaire et devra figurer dans le futur projet stratégique. Un soutien des pouvoirs publics, et notamment de la Région, pour les recherches dans le domaine de l'économie circulaire pourrait être de nature à accélérer les initiatives en la matière.

2.2. Faire face aux enjeux sociaux d'aujourd'hui et de demain

Gérer les conséquences locales d'une situation sociale complexe au plan national

L'ensemble des acteurs patronaux auditionnés par le CESER ont souligné les conséquences des mouvements sociaux sur la situation financière du Port et des entreprises de l'hinterland. Les grèves ont des conséquences sur le port, mais aussi l'écosystème des entreprises clientes y compris situées hors du domaine du port.

Les salariés des ports ont connu en 1992, 2008, et 2015, trois lois qui ont conduit à voir leur statut évoluer. L'adoption de ces lois a conduit à des conflits sociaux qui ont fortement impacté l'activité de l'ensemble des ports de commerce français.

En France, la profession de docker a longtemps été régie par la loi n° 47-1746 du 6 septembre 1947 sur l'organisation du travail de manutention dans les ports, qui consacrait l'existence d'un véritable statut au bénéfice des ouvriers dockers. La volonté du législateur était de pallier la grande précarité qui a longtemps

⁶⁵ http://www.pays-de-la-loire.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/port_carene.pdf

marqué l'histoire sociale des dockers et de remédier à l'urgence de la relance de l'activité économique aux lendemains de la seconde guerre mondiale.

Les dockers professionnels étaient titulaires d'une carte professionnelle (dite carte G), qui conditionnait l'exercice du métier de docker professionnel et qui leur réservait une priorité d'emploi pour effectuer un certain nombre de travaux de manutention portuaire.

La loi n° 92-496 du 9 juin 1992 modifiant le régime du travail dans les ports maritimes a fait passer les ouvriers dockers du régime de l'intermittence au régime de droit commun.

La loi n°2008-860 du 4 juillet 2008 portant réforme portuaire, a conduit, dans les grands ports maritimes métropolitains, à l'unification de la manutention assurée par les dockers employés par les entreprises de manutention portuaire, et de la manutention dite « verticale », opérée par les portiqueurs et les grutiers, agents des ports. Cette loi a ainsi imposé la généralisation du commandement « unique » sur les terminaux, qui s'est traduite par le transfert des outillages et des personnels (grutiers, portiqueurs et mécaniciens conducteurs d'engins) vers les entreprises de manutention.

Enfin, la loi n° 2015-1592 du 8 décembre 2015 et son décret d'application n° 2016-951 du 11 juillet 2016, modifié l'organisation de la profession⁶⁶.

Par ailleurs, le monde du travail en général a connu depuis la fin du XXème siècle, des changements majeurs décidés par le législateur et l'exécutif au plan national : réformes successives des retraites (1995, 2003, 2010, projet de 2019), « loi Travail »⁶⁷, ordonnances de 2017...

Ces changements ont été fortement contestés par une partie des salariés, qui, avec l'appui de certaines centrales syndicales, ont participé à des mouvements sociaux passant par la grève et le blocage de l'économie. Si ces mouvements ont connu des succès variables selon les secteurs économiques au plan national, ils ont toujours rencontré un fort écho parmi les salariés du Port, conduisant à des grèves nombreuses et à des blocages récurrents de l'activité, parfois accompagnés de violences physiques condamnables, qui ont impacté le Grand Port, mais aussi les entreprises clientes de l'infrastructure.

Les mobilisations sociales fortes se rencontrent dans la plupart des ports français, mais marquent une différence avec les autres ports européens concurrents, en particulier au nord de l'Europe où les conflits sociaux sont plus souvent résolus par la négociation, quel que soit le domaine professionnel.

⁶⁶ <https://www.ecologie-solidaire.gouv.fr/manutention-portuaire-et-ouvriers-dockers>

⁶⁷ Loi relative au travail, à la modernisation du dialogue social et à la sécurisation des parcours professionnels de 2016

S'agissant de conflits nationaux, le Grand Port dispose de marges relativement limitées pour éviter qu'ils se produisent.

Auditionné par le CESER, M. Pascal PONTAC, représentant **CGT** indique que les grèves récentes concernent des problématiques nationales interprofessionnelles.

Mme Laurence PAITEL et M. Didier BURNEL, représentants de la **CFE-CGC**, soulignent l'attachement de leur organisation au maintien de l'activité du port pendant les conflits sociaux, même si cette dernière avait appelé à la mobilisation lors du dernier mouvement sur la réforme des retraites. Il s'agit pour la CFE-CGC de tenir compte des conséquences des grèves sur les entreprises liées au port et sur leurs salariés.

M. Pascal VIALARD, Président de l'**Union Maritime Nantes Port**, indique qu'il n'y a pas de solution miracle mais qu'une prise de conscience des impacts des mouvements en matière de compétitivité du Port est nécessaire.

M. Yann GRIFON, PDG de la société **AMM**, signale un « *manque de fiabilité sociale* » du port, obligeant à des réorganisations des trafics de marchandises lors des conflits sociaux.

M. Bruno HUG DE LARAUZE, Président Directeur Général d'IDÉA, abonde et souligne que « *le Port n'est pas immortel* ».

M. Philippe GROSVALET, Président du **Conseil départemental de Loire-Atlantique** considère que, suite à la perte de confiance de certains clients dans le climat social du port, des discussions doivent s'ouvrir entre les acteurs, par exemple au sein du conseil de développement. Personne ne peut s'exonérer de se remettre en cause, industriels et organisations syndicales.

M. David SAMZUN, Maire de **Saint-Nazaire**, évoque des « postures » dont les acteurs doivent pouvoir sortir.

M. Jean-Michel RENAUDEAU, personnalité qualifiée au sein du **conseil de surveillance**, appelle à la bonne volonté et à la discussion des acteurs. Il considère que derrière les postures qu'il constate, il y a des personnes authentiques, compétentes et attachées au Port.

Lors de son audition en février 2020, M. Olivier TRÉTOU, président du **directoire du GPM**, confirmait les difficultés souhaitant toutefois que le conflit sur les retraites de 2019-2020 constitue une opportunité de donner des coups de pouce de compétitivité à des filières, avec des mesures commerciales prises pour maintenir l'attractivité pour les entreprises suite au conflit, chiffrées entre 1 et 2 M€. Cependant, il reconnaît que toutes les pertes des entreprises ne seront pas compensées.

Certains évoquent la possibilité de transférer une part des activités du Port vers des entreprises prestataires.

Cette solution est prônée par exemple par M. Alain SCHLESSER, directeur général de la **CCI Régionale des Pays de la Loire**, auditionné par le CESER.

Elle pose toutefois la question du respect des dispositions prévues dans le code des transports (notamment l'article R5343-1), et les des conventions collectives, qui ont été adoptées pour garantir la compétence des salariés et la sécurité des opérations de manutention.

Pour M. Olivier TRÉTOU, DG du **GPM**, il conviendrait de faire preuve de prudence en la matière, en évitant les simplifications, et de peser tous les aspects et les conséquences qu'elles auront, en particulier en matière sociale. Certaines activités comme le lamanage sont actuellement partagées entre le GPM et une entreprise prestataire.

Les conflits sociaux nuisent à l'attractivité du port, même s'ils ne sont pas spécifiques à Nantes Saint-Nazaire. Cette attractivité est vitale pour le Port.

Les avis sont pluriels au CESER sur la responsabilité de la situation sociale conduisant à la mise à l'arrêt du port lors de nombreux mouvements sociaux. Certains évoquent le rôle d'organisations syndicales promptes à une réaction jugée trop forte, d'autres attribuent la responsabilité des mouvements sociaux aux décideurs nationaux à l'origine de réformes sociales n'ayant pas toujours un rapport direct avec le port.

Les avis sont partagés au sein du CESER sur les éventuelles solutions à adopter pour améliorer la situation sociale du port. Tout ne pourra pas être réglé au plan local, la plupart des conflits trouvant leur origine dans des sujets nationaux, allant souvent au-delà des problématiques strictement portuaires. Toutefois, l'approfondissement des échanges au sein des différentes instances de dialogue social peut contribuer à trouver des points d'accords entre les acteurs.

Assurer le maintien et le développement de l'emploi direct et induit

Le complexe industrialo portuaire emploi environ 25 000 salariés d'après une étude INSEE de 2015 se basant sur les chiffres de 2012. Une grande part des métiers liés au complexe industrialo-portuaire sont ou seront impactés par la transition énergétique et la volonté de limiter le changement climatique. C'est

le cas de l'aéronautique et de la construction navale, qui selon l'INSEE occupaient 6 750 salariés en 2015, et qui pourraient voir leur activité se transformer si les habitudes touristiques, et plus généralement les modes de déplacement évoluaient. A minima, les motorisations seront amenées à évoluer.

Ces mutations concernent évidemment l'ensemble des emplois liés aux énergies fossiles. A l'inverse, des emplois sont amenés à être créés, exigeant souvent une technicité élevée, notamment dans le secteur des énergies renouvelables.

L'évolution de l'emploi pourra s'appuyer sur la forte proportion d'emplois qualifiés existante sur le complexe industrialo-portuaire. Les cadres, chefs d'entreprises et professions intermédiaires représentaient en 2012 selon l'INSEE 44 % de la main d'œuvre, contre 33 % au niveau régional.

Auditionné par le CESER, M. Laurent CASTAING, directeur des **Chantiers de l'Atlantique**, souligne le manque de main d'œuvre ouvrière, faute de formation et d'image positive de ces métiers. Cela pourrait pénaliser la fabrication française des éléments liés aux éoliennes en mer.

Pour remédier au manque de main d'œuvre pour la fabrication des navires, les chantiers ont donc créé une école qui propose des formations qualifiantes aux métiers de soudeur et de charpentier-métaux dans le but de recruter des professionnels qui partagent les valeurs de l'entreprise

Au vu de l'importance du complexe industrialo-portuaire pour l'équilibre économique de l'estuaire, l'évolution de l'emploi doit être anticipée. Elle nécessitera un effort de formation auquel la Région devra contribuer du fait de ses compétences.

Dans l'étude sur l'énergie qu'il a votée en juillet 2020, le CESER rappelle que la transition énergétique constitue un enjeu sur le plan de l'emploi puisqu'elle permet d'ores et déjà de créer des emplois mais qu'elle contribuera également à en supprimer. Or les emplois créés et détruits ne seront pas équivalents, nécessitant un accompagnement et des formations.

C'est pourquoi le CESER propose de conduire un exercice prospectif sur l'évolution des emplois liée à la transition énergétique afin d'adapter l'offre de formation. Il suggère également la mise en place d'un accompagnement stratégique des filières en transition pour préparer l'avenir des territoires concernés, notamment sur l'estuaire.

2.3. Être un port acteur de son environnement

Concilier activité portuaire et protection des espaces naturels et de l'environnement

Un rôle de protection des espaces naturels qui doit être soutenu

Le projet stratégique 2015-2020 soulignait que « *Le domaine du Grand Port Maritime est localisé dans un espace caractérisé par une mosaïque de milieux riches et sensibles, d'un point de vue environnemental, industriel et urbain* ».

La coexistence d'activités diversifiées (agricoles, industrielles) avec un milieu naturel riche, constitue un atout pour l'estuaire. Elle contribue à son développement touristique, avec des initiatives mises en place récemment pour valoriser ses richesses naturelles et industrielles, telles que « parcours estuaire » (œuvres d'arts disséminées sur le territoire), ou le centre d'interprétation « Terres d'estuaire » à Cordemais, dédié au grand public.



« Terres d'estuaire » à Cordemais

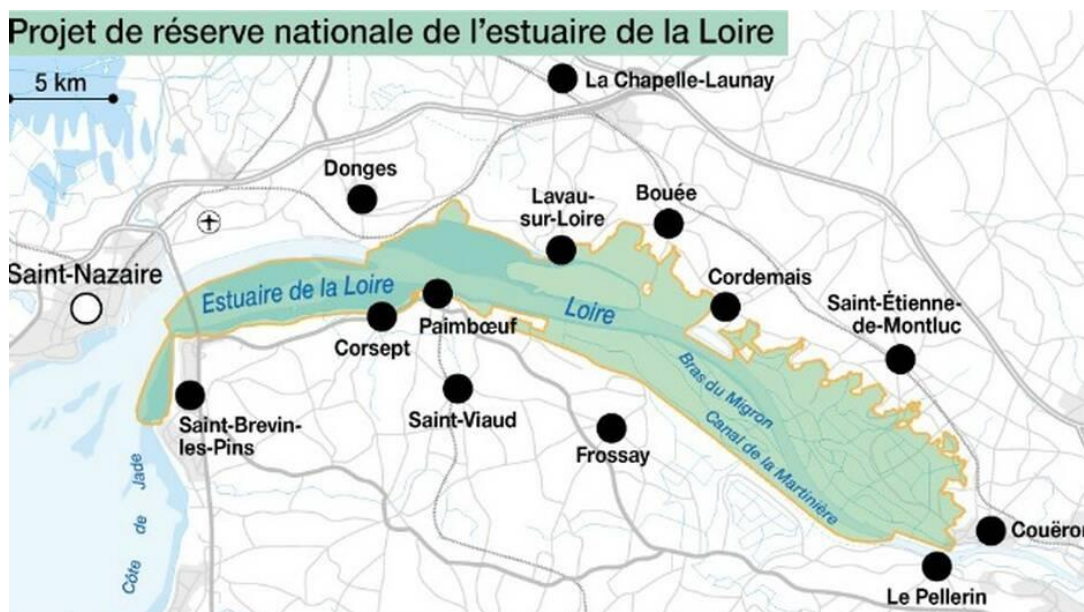
Le code des transports (article L5312-2) attribue à chaque Grand Port Maritime la mission de « *la gestion et la préservation du domaine public naturel et des espaces naturels dont il est propriétaire ou qui lui sont affectés* », au même rang que la gestion et la valorisation du domaine portuaire.

Toutefois, en-dehors des subventions attribuées par l'État pour le dragage, il n'y a pas de moyens spécifiques attribués au port pour ses missions en matière environnementale.

Le CESER souhaiterait que le rôle du Grand Port Maritime en matière de gestion environnementale soit pleinement reconnu et fasse l'objet d'une dotation spécifique de l'Etat, au-delà du dragage.

Faut-il une protection supérieure sur une partie de l'estuaire ?

Le Ministère chargé de l'écologie a relancé le projet de réserve naturelle nationale dans l'estuaire de la Loire⁶⁸. Il s'agirait d'un espace où la préservation de la faune et de la flore sauvage serait prioritaire. La réserve de l'estuaire, en cours d'étude sur plusieurs années, si elle aboutit, devrait coûter autour de 500 000 € par an, pour huit à dix emplois, financés par l'État. Le tracé a été restreint à 12 357 ha, soit deux fois moins que le projet de réserve de l'estuaire lancé en 2010, qui n'a pas abouti. Treize communes sont concernées désormais.



source : Ouest-France, 28/07/2016

Ce projet, appuyé par les organisations environnementales, fait l'objet de contestations fortes, notamment des élus des collectivités concernées (Région, Département, Métropole). Certains promeuvent un parc naturel régional, permettant une implication du Port et des collectivités, et soulignent que la zone concernée est déjà classée Natura 2000. Il s'agit aussi pour eux d'éviter de perdre la main sur la gestion des espaces.

La réserve naturelle dispose d'une réglementation qui permet d'exclure, de restreindre ou d'organiser les activités humaines qui mettent en cause le patrimoine à protéger⁶⁹. Il y a actuellement en Pays de la Loire 5 réserves naturelles nationales⁷⁰. Le parc naturel régional, basé sur une charte approuvée par les collectivités concernées, est moins contraignant que la réserve naturelle. Il ne dispose pas de pouvoir réglementaire, son but étant de « convaincre plutôt

⁶⁸ <https://www.ouest-france.fr/pays-de-la-loire/nantes-44000/reserve-nationale-de-lestuaire-de-la-loire-pour-qui-et-quand-4391362>

⁶⁹ <http://www.reserves-naturelles.org/fonctionnement>

⁷⁰ Lac de Grand-Lieu (44), Baie de l'Aiguillon, Casse de la Belle Henriette, Marais de Saint-Denis-du-Payré, Marais de Müllenbourg (44) : carte sur <http://www.reserves-naturelles.org/pays-de-la-loire>

de que contraindre »⁷¹. En Pays de la Loire, il existe 5 parcs naturels régionaux ou interrégionaux : Brière, Loire Anjou Touraine, Normandie Maine, Marais Poitevin. L'initiative de la création d'un Parc naturel régional revient au Conseil régional dans le cadre de sa compétence en aménagement du territoire⁷². Enfin, les sites Natura 2000 visent à la fois **la préservation de l'environnement et la prise en compte de l'activité humaine** : les projets d'aménagements ou les activités humaines ne sont pas exclus, mais doivent être ⁷³. Les sites Natura 2000 concernent 18 % des terres européennes et 13 % du territoire terrestre métropolitain⁷⁴.

Lors de la réunion de préfiguration qui s'est tenue en 2016, le représentant du Port a, pour sa part, indiqué que le port n'est pas opposé au projet de réserve naturelle nationale, mais reste vigilant quant aux modalités de mise en œuvre de cet outil de protection forte. Une certaine souplesse est selon lui nécessaire dans la délimitation des espaces comme le montre l'expérience de l'aménagement du Carnet⁷⁵, qui selon lui a permis d'aboutir à un compromis⁷⁶.

Auditionné par le CESER, M. Guy BOURLÈS, Président de la **LPO 44**, considère que les projets de Parc naturel régional et de réserve naturelle nationale sont compatibles, le territoire du parc naturel dépassant celui de la réserve naturelle. Selon lui, l'objectif n'est pas de mettre la nature sous cloche, mais de la protéger des risques d'un développement économique non encadré, en particulier dans le sud Loire. Il indique que des zones de protection ont été mises en place sur l'estuaire de la Seine avec une réserve nationale et un Parc naturel régional, avec toutefois une prise en compte insuffisante des risques de submersion. Il souhaite que Nantes Saint-Nazaire puisse s'inspirer de ces expériences.

M. Gilles BONTEMPS se montre pour sa part défavorable au projet de réserve naturelle nationale qui ferait « perdre la main » au port sur la gestion de ses espaces. Il souligne que la mise en place du plan de prévention des risques technologiques a pénalisé les entreprises du complexe industrialo-portuaire. Il exprime donc sa préférence pour la création d'un parc naturel régional, moins contraignant, permettant au port de garder la main.

Auditionné par le CESER, M. David GOUTX, directeur adjoint de la **DREAL des Pays de la Loire**, et M. Christophe BARGAIN, chargé de mission transport, indiquent que la volonté de l'État est d'aboutir à un consensus sur le sujet de la réserve. En l'absence de ce consensus, l'État n'avancera pas contre la volonté

⁷¹ <https://www.parcs-naturels-regionaux.fr/article/charte-et-procedure-de-classement>

⁷² https://www.parcs-naturels-regionaux.fr/sites/federationpnr/files/document/centre_de_ressources/cbab1603xxxxx_argu_pnrf_a5_fr_hd.pdf

⁷³ <https://www.ecologique-solaire.gouv.fr/reseau-europeen-natura-2000-1>

⁷⁴ <https://www.natura2000.fr/natura-2000/qu-est-ce-que-natura-2000>

⁷⁵ <http://www.pays-de-la-loire.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/20160705-crcomiteprefig.pdf>

⁷⁶ <http://www.pays-de-la-loire.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/20160705-crcomiteprefig.pdf>

des acteurs locaux. La problématique de la DREAL est que l'espace remarquable soit protégé, et elle considère que le port prend bien en compte cette mission. Le PNR peut constituer selon elle une piste intéressante pour un projet de territoire partagé.

Lors de son audition devant le CESER, M. Antoine CHEREAU, premier vice-président de la **Région** et membre du conseil de surveillance, indique que la Région n'a pas encore pris de décision concernant la création d'un éventuel parc naturel régional. Elle examine le meilleur moyen de concilier les activités économiques et la protection des espaces naturels.

Le CESER considère que les débats sur la création d'un PNR et/ou d'une réserve naturelle doivent aboutir dans des délais raisonnables pour permettre aux acteurs d'en tirer les conséquences en matière d'aménagements possibles, d'investissements à prévoir, ainsi que de mesures de protection à adopter.

Alors que le projet de réserve naturelle semble au moins à moyen terme être reporté ou abandonné, il serait souhaitable que la Région adopte une position claire sur le projet de parc naturel régional sur une partie de l'estuaire. Au-delà des instruments juridiques et administratifs, le CESER considère que le Port doit être pleinement intégré dans un projet de territoire autour de l'Estuaire, impliquant les collectivités et les acteurs économiques et associatifs concernés.

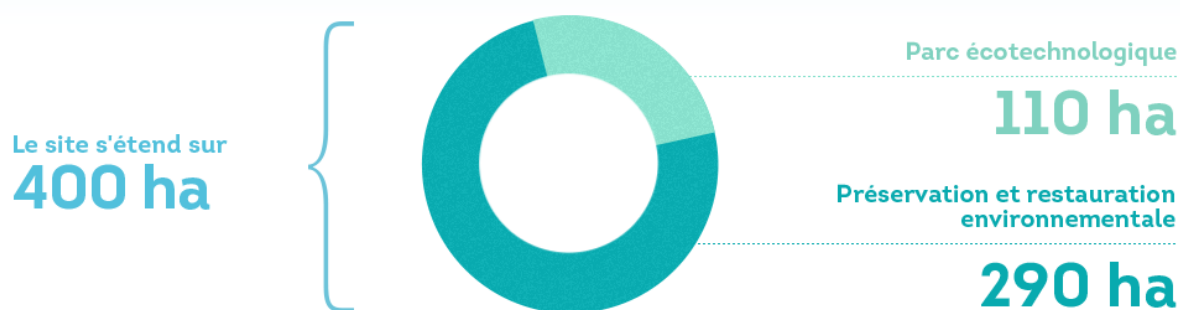
Le site du Carnet, entre développement des énergies renouvelables et zone à protéger

La question de l'espace utilisé reste un enjeu environnemental qui suscite des débats. Le Port a consenti à plusieurs reprises à revoir à la baisse ses projets d'extension⁷⁷. Le projet d'extension sur Donges Est a été abandonné en 2009 (500ha), en contrepartie de l'aménagement du site du Grand Tourteau (vasière de Méan, 50ha), plus à l'aval et à proximité du site existant. Le Président du directoire du Grand Port a annoncé début 2020 que le projet d'aménagement du Grand Tourteau n'est plus d'actualité. Ce projet, qui figurait dans le projet stratégique 2015-2020, est désormais abandonné, au vu de son coût et de la disponibilité actuelle des pontons. Un ponton roulier a en effet été en effet aménagé à proximité du Pont de Saint-Nazaire⁷⁸.

⁷⁷ Projet stratégique 2015 2020, p33

⁷⁸ https://actu.fr/pays-de-la-loire/saint-nazaire_44184/saint-nazaire-port-enterre-projet-comblement-vasiere-mean_31424945.html

Auditionné par le CESER, M. Guy BOURLÈS, Président de la **LPO 44**, rappelle que les relations ont longtemps été difficiles entre les associations environnementalistes et le port autonome, ancêtre du grand port maritime. Le projet d'aménagement de Donges Est a mobilisé les énergies de chaque côté durant les années 1980 et 1990 sans que le projet n'aboutisse. Il y avait une appréciation différente de zones qui étaient pour le port considérées comme des réserves foncières, quand les associations environnementalistes estimaient qu'il s'agissait de zones naturelles. M. BOURLÈS indique que désormais, les relations se sont apaisées. Trois associations environnementales siègent au conseil de développement du Grand Port : la LPO, FNE et Bretagne vivante. Pour la LPO, le port doit continuer à se développer, tout en respectant plus qu'il ne le faisait avant le site où il est implanté.



Source : Grand Port Maritime de Nantes Saint-Nazaire

L'aménagement d'une partie du site du Carnet est prévu : 110 hectares sont envisagés pour la création d'un parc éco-technologique autour des énergies renouvelables, les 285 autres hectares étant restaurés en espaces naturels. L'orientation initialement annoncée autour des énergies renouvelables a été élargie à l'ensemble des écotechnologies. Le site a été sélectionné dans le cadre de l'initiative « Choose France ». Un accès à la Loire est également prévu afin de permettre un accès facilité au fleuve pour les entreprises du sud Loire.

Pour faire face aux conséquences de la crise sanitaire due au coronavirus, le gouvernement a annoncé pour les sites sélectionnés dans ce dispositif des mesures destinées à accélérer la réalisation des projets industriels. Les délais seront réduits à trois mois pour l'examen du permis de construire, et neuf mois pour les autorisations environnementales, et les pouvoirs publics anticipent les pré-fouilles archéologiques. Actuellement, aucun projet précis d'implantation n'a toutefois été annoncé. La question de la desserte devra être étudiée, qu'il s'agisse de la voie routière ou de la voie fluviale.

Le site concerné a déjà été modifié et remblayé au cours du XXème siècle. Il accueille actuellement un Port à sec et une éolienne.

Afin de favoriser l'activité et l'emploi en sud Loire, les entreprises du territoire souhaitent que l'aménagement écoresponsable de la zone soit effectué, afin de permettre aux investisseurs intéressés de réaliser leur installation en conformité avec les engagements du GPM en matière de protection de l'environnement et des mesures compensatoires qui les accompagnent.

En septembre, les collectivités territoriales soutenaient également le projet. La Présidente du Conseil régional a réaffirmé sa position en faveur d'un aménagement « *qui porte une dimension écologique, économique et sociale aussi bénéfique pour le territoire* »⁷⁹.

Un collectif local s'oppose frontalement au projet et occupe le site. Les associations de défense de l'environnement membres du conseil de développement (FNE, LPO et Bretagne Vivante) ont rappelé qu'elles préfèrent que le port n'investisse pas plus le sud de l'estuaire en générant une artificialisation supplémentaire. Elles ont toutefois accepté de discuter avec ce dernier des modalités d'une implantation la moins pénalisante d'un point de vue environnemental, en portant une grande attention aux mesures compensatoires. Elles précisent que cela ne constitue en rien un blanc-seing de leur part pour ce projet.

Selon Xavier METAY, coordinateur de FNE, ce projet est certes « *le plus abouti de tous ceux avancés depuis le début des concertations* », mais « *tout est loin d'être parfait dans ce qui est prévu* ».

M. Olivier TRÉTOT, Président du **directoire du GPM**, indique que « *le projet s'inscrit dans les objectifs de produire des éoliennes ou encore de l'hydrogène en France. Tout sera sobre en énergie et en matières premières* », sans pouvoir encore révéler la liste des entreprises postulantes, secret industriel oblige. Il précise que les interventions engagées en septembre 2020 concernaient uniquement l'arrachage d'une plante invasive. Devant la contestation, le Port a décidé de geler pour l'heure toutes les opérations sur le site.

M. Laurent CASTAING, directeur général des **Chantiers de l'Atlantique**, précise lors de son audition devant le CESER que la priorité doit être pour le port d'optimiser sa gestion foncière et d'exploiter ses surfaces inutilisées, citant des zones logistiques à Montoir. Toutefois, en tant qu'ancien directeur du Port du Havre, il souligne le risque qu'aurait le port de perdre toute possibilité d'aménagement ultérieur s'il laisse l'ensemble du site du Carnet à la nature durant une trop longue période.

⁷⁹ https://www.paysdelaloire.fr/sites/default/files/2020-09/cp_20-09-01_region_reaction-cmorancais-site-du-carnet.pdf

Auditionné par le CESER, M. Philippe GROSVALET, Président du **Conseil départemental de la Loire-Atlantique**, considère que l'aménagement du site du Carnet peut être utile à la transition énergétique et contribuer à rétablir l'équilibre entre le nord et le sud Loire. Il indique qu'un éventuel aménagement devra se faire dans le cadre d'un débat démocratique et d'une démarche de gestion économe de l'espace, compatible avec l'objectif que s'est fixé le Département de « zéro artificialisation nette » des sols.

Mme Laurence PAITEL et M. Didier BURNEL, représentants de la **CFE CGC**, indiquent que leur organisation est favorable à l'installation d'entreprises innovantes sur le site, notamment dans le domaine des énergies renouvelables.

Le site du Carnet est en pratique le seul espace naturel du port offrant aujourd'hui des potentialités d'aménagement, sur les 110 ha envisagés. D'autres espaces sont disponibles, mais de manière plus restreinte. Des espaces déjà aménagés pourront en revanche offrir des potentialités dans le cadre de réorientation d'activités, c'est en particulier le cas du terminal charbonnier de Montoir. En comparaison avec les autres grands ports maritimes, le GPM est l'un des plus sobres en matière de consommation d'espaces pour ses zones d'activités. Ainsi, le port de Bordeaux dispose de 6000 ha de terrain, dont 1000 sont à vocation d'espace naturel⁸⁰. Le Port de Rouen occupe 3 800 hectares de domaine terrestre, dont les deux tiers sont des espaces naturels. Le port de Dunkerque dispose de 3000 ha non aménagés, dont 1 300 qui ont vocation à rester naturels⁸¹.

Par ailleurs, depuis juillet 2017, en application de la loi Sapin 2 sur la transparence, la lutte contre la corruption et la modernisation de la vie économique, Nantes Saint-Nazaire Port publie la disponibilité de son foncier pour des activités économiques. Les projets sont sélectionnés, avec l'objectif de choisir la meilleure activité pour le territoire, ainsi que la meilleure valorisation du domaine public⁸².

Pour le CESER, il est très positif que le climat se soit apaisé entre les principales associations environnementales et les autorités portuaires. Le sujet du développement économique sur un territoire d'estuaire est particulièrement complexe tout comme celui de la protection de la biodiversité sur un territoire industriel. Il nécessite une volonté de dialogue de l'ensemble des parties.

⁸⁰ <https://www.bordeaux-port.fr/sites/default/files/images/contenus-site/Port-politiq%20environn-HD-PaP.pdf>

⁸¹ <https://www.haropaports.com/fr/rouen/gestionnaire-despaces-naturels>

⁸² <http://www.nantes.port.fr/ebook/Lemagazine94//files/assets/common/downloads/publication.pdf>

Concernant le site du Carnet, le CESER estime qu'un compromis peut être trouvé entre, d'une part, le maintien d'espaces pour les activités actuelles et futures du GPM, afin de d'assurer son adaptabilité aux nouveaux trafics et sa compétitivité, et d'autre part, la préservation voire l'amélioration de la richesse des espaces à vocation naturelle. Ce dernier conduirait à un projet de partition du site. Le CESER souhaite que ce compromis soit suivi d'effets sous-réserve des conditions suivantes :

Cela passe par l'application d'un principe de gestion économe de l'espace, et de la méthodologie « Éviter – Réduire – Compenser », sans oublier les besoins d'aménagement pour la desserte terrestre.

Les marges de manœuvre des sites existants devraient être recherchées en priorité, malgré les coûts potentiels que peut générer la dépollution si elle est nécessaire. À titre d'exemple, le terminal charbonnier devrait être, à court ou moyen terme, libéré pour une autre activité portuaire sans qu'il y ait en l'espèce de dépollution importante à prévoir. La vocation du site du Carnet sur la thématique des énergies renouvelables devrait être respectée sur les espaces à aménager.

L'aménagement de la zone du Carnet nécessiterait probablement l'amélioration de la desserte. Actuellement, la départementale 723 est aménagée en 2x2 voies entre Nantes et Cheix-en-Retz, à une quinzaine de kilomètres du Carnet. De même, et selon la nature des projets qui y seront implantés, l'opportunité de la réouverture de la ligne ferroviaire Paimboeuf-Saint-Hilaire-de-Chaléons (fermée en 1998) pourrait être étudiée pour permettre de recourir plus facilement au fret ferroviaire, en lien avec un rétablissement de la desserte voyageurs.

Le CESER souhaite que le projet global soit précisé, qu'il s'agisse des implantations effectivement prévues ou des dessertes à réaliser.

Des effets de l'activité portuaire sur l'environnement naturel et humain à contrôler

Un dragage respectueux de l'environnement

Des travaux récurrents de dragage sont nécessaires pour entretenir les accès nautiques et maintenir le lit du fleuve. Ils sont vitaux pour le maintien de l'activité du Port.

Ils peuvent toutefois poser des problèmes environnementaux, en particulier lorsque les sédiments dragués sont toxiques. Ils contribuent à rejeter des blocs vaseux qui peuvent étouffer des habitats et espèces sous-marines et perturber la transparence des eaux. Le volume total de sédiments dragués représente en

moyenne 6,5 millions de m³ par an. La volonté de préserver l'environnement et de limiter les coûts, conduit à une diminution des volumes dragués. Ils se montaient à 17 millions de m³ en 1996. Le port reste en-deçà des limites réglementaires maximales de dragages. Il évite par ailleurs les dragages en période de faible oxygénation de l'eau, pour limiter les conséquences sur la faune piscicole.

Auditionné par le CESER, M. Cédric BELLUC, directeur du **GIP Loire Estuaire**, et ses collaborateurs, indiquent que deux types de dragages sont opérés :

- En amont de Paimboeuf, jusqu'à Nantes, pour l'entretien du chenal, essentiellement sur la zone d'évitement (retournement des bateaux), dans le secteur de Saint-Etienne de Montluc et de Cordemais. Il s'agit là d'opérations mineures en termes de volume par rapport à l'aval.
- La majeure partie des dragages d'entretien s'effectue dans les sections aval du chenal, de Donges à l'estuaire externe.

Les deux bassins nazairiens, dont les fonds marins comportent des résidus toxiques, ne fait pas l'objet de dragage.

M. Guy BOURLÈS, Président de la **LPO 44**, indique que des progrès ont été réalisés en matière de volumes dragués : le dragage tient désormais compte de l'arrivée des bateaux, et de leur tirant d'eau (profondeur), ce qui limite les coûts et les conséquences environnementales.

Cette opération se fait grâce à trois dragues. La drague aspiratrice Samuel de Champlain, appartient au GIE Dragages Ports mais c'est le Grand Port qui en assure la maintenance et l'armement. Elle vient d'être remotorisée pour fonctionner au gaz naturel liquéfié afin de quasiment éliminer ses émissions d'oxyde de soufre et de particules fines et de limiter ses émissions d'oxyde d'azote et de CO₂. La drague réalise 60 % de ses opérations sur l'estuaire de la Loire, le reste étant effectué sur la Seine entre Rouen et Le Havre. La drague aspiratrice André Gendre intervient principalement au niveau des postes à quai. Grâce à un bras articulé placé sur le fond, elle aspire les sédiments et les refoule dans le flux du chenal de navigation où ils seront potentiellement repris par la Samuel de Champlain qui les évacue ensuite en mer. Le Milouin est une drague à injection d'eau à basse pression, qui opère dans les postes à quai, mais aussi dans les zones du chenal où les sédiments se sont accumulés de manière très localisée. En injectant de l'eau, elle supprime la cohésion des sédiments et permet leur entraînement par les courants.⁸³

⁸³ <http://www.nantes.port.fr/ebook/Lemagazine96/files/assets/common/downloads/publication.pdf>

Un arrêté interpréfectoral autorise jusqu'en 2023, le déversement (par clapage) des sédiments dans la zone de la Lambarde située vers le large. Un bilan à mi-autorisation a été présenté en comité de suivi en mars 2019. Il a permis de rendre compte des suivis réalisés depuis 2013 et de valider certaines évolutions dans les pratiques et les suivis environnementaux qui ont ensuite fait l'objet d'une présentation en commission locale d'information, en juillet 2019.

Auditionné par le CESER, M. Olivier TRETOUT, président du **directoire du GPM**, indique que les sédiments dragués ne sont pas toxiques et que leur déplacement ne pose donc pas de problème majeur pour l'environnement. Ces propos sont confirmés par M. David GOUTX, directeur adjoint de la **DREAL des Pays de la Loire** et M. Christophe BARGAIN, chargé de mission transports à la DREAL, lors de leur audition par le CESER.

M. Cédric BELLUC et l'équipe du **GIP Loire Estuaire** confirment ces propos et indiquent qu'au moment du clapage, il peut y avoir une perturbation de la vie aquatique locale, mais qu'elle est temporaire. Par ailleurs, le port répartit les volumes clapés sur l'ensemble du site pour limiter les conséquences sur l'environnement.

Par ailleurs, un certain nombre d'acteurs soulignent la nécessité de dynamiser la recherche-développement pour créer une filière de valorisation des sédiments puis d'élimination des boues de dragage⁸⁴. Cela contribuerait à réduire les conséquences environnementales de cette opération.

M. Cédric BELLUC, Directeur du **GIP Loire Estuaire**, précise qu'actuellement, il ne connaît pas de technique économiquement pertinente. La seule valorisation a consisté à utiliser les sédiments comme remblai.

Auditionnés par le CESER, les représentants de la **DREAL des Pays de la Loire**, MM. David GOUTX et Christophe BARGAIN, précisent que les caractéristiques physiques des sédiments les rendent impropres à un usage dans le domaine de la construction. La DREAL continue à travailler avec le port pour optimiser les coûts et les conséquences environnementales du dragage.

L'amélioration des pratiques environnementales en matière de dragage a toutefois un coût. Ainsi, si la zone de reversement est davantage éloignée, le trajet réalisé est plus long et donc plus coûteux. Selon M. René TYL, de l'Association Française des Capitaines de Navire (AFCAN), l'éloignement de la zone de clapage pour Nantes Saint-Nazaire a entraîné un surcoût de 10 %. Pour

⁸⁴ <https://www.fne.asso.fr/communiqués/dragage-une-pollution-inavou%C3%A9e>

le port de Rouen, il est évalué à 20 %⁸⁵. Ce serait aussi le cas si le clapage était in fine abandonné pour un retraitement aujourd'hui plus coûteux en l'attente de la mise en place d'une filière de valorisation économiquement rentable.

Auditionné par le CESER, M. Laurent CASTAING, directeur des **Chantiers de l'Atlantique**, considère que le durcissement régulier des conditions environnementales concernant le dragage, conduisent à un surcoût pour son entreprise, alors qu'il considère qu'elle n'est pas responsable de cet apport de sédiments. Il s'interroge par ailleurs sur la possibilité d'optimiser les coûts de dragage en mobilisant les sabliers qui circulent à vide de l'amont vers l'aval.

Le CESER considère nécessaire de poursuivre le suivi continu et transparent des conséquences environnementales du dragage.

Quelles que soient les décisions qui seront prises concernant ses évolutions (zone de largage des sédiments, retraitement...), le CESER rappelle que c'est l'État qui doit compenser les coûts de cette opération. Cette compensation, figurant dans le code des transports (article R. 5313-69), est conforme à ce que font les autres principaux ports européens⁸⁶. La participation de l'État a été revalorisée depuis 2017 pour couvrir désormais les frais réels que le dragage génère pour le port. Elle devra évoluer en conséquence s'ils sont amenés à augmenter, en particulier pour des raisons environnementales.

Gérer les risques industriels

Le port accueille sur son territoire des industries, avec pour certaines des risques pour les territoires environnants inhérents à leur activité.

C'est le cas des silos de Montoir et Roche-Maurice. Les céréales dégagent du gaz quand elles fermentent et surtout beaucoup de poussières qui restent en suspension, avec des risques d'incendie. Toutefois, les accidents sont très rares sur ce genre d'installation, du fait des mesures prises en prévention, telles que l'installation de ventilateurs.

Les sites de Donges et Montoir hébergent actuellement six sites Seveso seuil haut (Elengy, Idea service vrac, Yara à Montoir, raffinerie Total, le site emplisseur de GPL Antargaz et un dépôt d'hydrocarbures de SFDM - société française *Donges /Melun/Metz* - à Donges⁸⁷).

L'agglomération nantaise a connu deux accidents importants : en 1987, l'incendie sur un site de stockage et de production d'engrais à Roche-Maurice

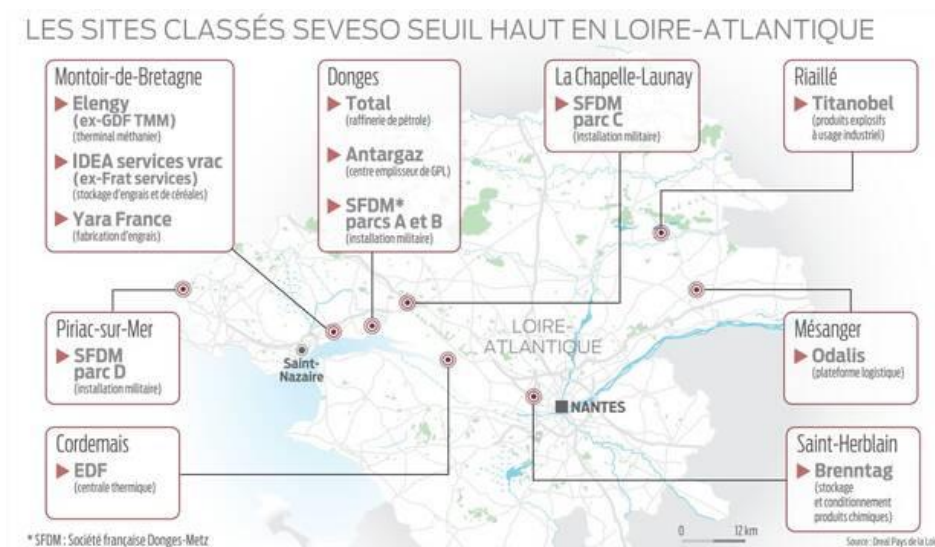
⁸⁵ https://www.afcan.org/dossiers_techniques/dragage_portuaire.html

⁸⁶ <https://www.senat.fr/rap/a18-152-3/a18-152-39.html>

⁸⁷ <http://www.pays-de-la-loire.developpement-durable.gouv.fr/loire-atlantique-r1217.html>

avait conduit à l'évacuation de près de 38 000 habitants. En 1991 une explosion sur un site de stockage de carburant à Saint Herblain avait provoqué un incendie sur plus de 6500m², tuant une personne⁸⁸. Ces accidents ont conduit à l'amélioration de la prévention des risques.

Des procédures sont mises en place et précisées dans les plans de prévention des risques technologies (PPRT). Les comités locaux d'information et de concertation (CLIC) et les commissions de suivi de site (CSS) ont pour mission de créer un cadre d'échange et d'information entre les riverains, les collectivités, les administrations, les salariés et les industriels SEVESO⁸⁹.



Source : Ouest-France⁹⁰

La situation du site de Yara, entreprise de fabrication d'engrais, a suscité des inquiétudes, amplifiées après les accidents industriels de Rouen et Beyrouth en 2020, d'autant que l'entreprise a fait l'objet de plusieurs mises en demeure pour non-respect des normes environnementales.

Auditionnés par le CESER, les représentants de la **DREAL Pays de la Loire**, MM. David GOUTX et Christophe BARGAIN, précisent que les mises en demeure concernent des émissions de polluants, mais pas des risques d'explosion. Ils expliquent les délais de traitement des dossiers par le fait que l'exploitant apporte des réponses aux mises en demeure tout en affirmant améliorer son process.

⁸⁸ <https://www.francebleu.fr/infos/environnement/l-incendie-de-l-usine-seveso-a-rouen-rappelle-des-souvenirs-aux-nantais-1569503660>

⁸⁹ <http://www.pays-de-la-loire.developpement-durable.gouv.fr/information-et-concertation-autour-des-sites-r1006.html>

⁹⁰ <https://www.ouest-france.fr/pays-de-la-loire/nantes-44000/loire-atlantique-ils-n-ont-pas-oublie-le-nuage-toxique-a-roche-maurice-en-1987-89c97e92-d8ae-11ea-8ae4-a1bbd49f021c>

Certains s'interrogent sur la volonté réelle de Yara d'investir pour solutionner définitivement les anomalies environnementales. Les représentants de la DREAL indiquent que la modernisation du poste à liquide est un indicateur de la volonté de modernisation de Yara. Ils précisent que cette entreprise se voit appliquer les procédures juridiques de droit commun.

Le CESER considère qu'il convient d'objectiver les risques inhérents à toutes les entreprises, mais qu'il est anormal que les anomalies constatées perdurent. Les dysfonctionnements ont des conséquences pour l'environnement naturel et humain. Il souhaite que l'État mette en œuvre toutes les diligences pour que la réglementation soit respectée.

Faire du port un acteur du territoire

Une implantation dans les espaces urbains à valoriser

Le port de Nantes Saint Nazaire se situe pour partie en zone urbaine, dans les deux agglomérations de Nantes et Saint-Nazaire. Cette implantation contribue à l'identité des deux villes et de leurs agglomérations.

Une charte signée à Saint-Nazaire

La ville de Saint-Nazaire s'est développée véritablement au cours de la seconde moitié du XIX^{ème} siècle, comme port avancé de Nantes sur la Loire. L'activité du complexe industriel portuaire reste vitale pour l'économie de la ville et de son agglomération, avec plusieurs milliers d'emplois implantés. L'activité portuaire se déploie dans plusieurs quartiers jusqu'aux portes du centre-ville.

Consciente de l'intérêt de valoriser le patrimoine que constitue le port, Saint Nazaire a lancé en 1995, le projet "ville port", qui a permis de rapprocher le centre-ville et les bassins portuaires, avec notamment la valorisation touristique et culturelle de la base sous-marine⁹¹. L'enjeu est de concilier la volonté des élus de développer l'attractivité touristique de sites situés en bord d'estuaire et les contraintes économiques et logistiques du Port.

La communauté d'agglomération nazairienne et le Grand port ont donc signé en 2019 une charte appelée « Port et territoire », marquant leur engagement à construire ensemble des projets de valorisation de l'espace portuaire. Elles ont ainsi identifié des chantiers sur lesquels avancer. Parmi ces derniers figure la réflexion sur l'atout d'attractivité et d'identité maritime, nautique et portuaire que représente la façade littorale (et donc les sites nazairiens) pour le pôle

⁹¹ <https://www.lesechos.fr/2004/06/saint-nazaire-engage-la-seconde-phase-de-son-projet-ville-port-641893>

métropolitain Nantes Saint-Nazaire tout entier. Le projet de reconversion de l'usine élévatoire à Saint-Nazaire, un patrimoine bâti emblématique de l'activité portuaire, fait également partie de ces chantiers.

Enfin, le thème de la gestion de l'espace public et des voiries en zone portuaire, est essentiel. Il s'agit à la fois de sécuriser et d'ouvrir les espaces portuaires, pour faire vivre un "port en ville" au bénéfice des habitants et des touristes, sans gêner l'activité industrialo-portuaire⁹². Par ailleurs, des visites du Port sont organisées. Elles permettent de s'approcher au plus près des installations, grues et portiques, pour en connaître leur fonctionnement. Elles peuvent être couplées avec la visite d'autres sites touristiques nazairiens. L'été, des croisières permettent de découvrir les sites portuaires en une heure trente à deux heures.

Ces initiatives de découvertes du port ne sont pas spécifiques à l'agglomération nazairienne : sur l'ensemble de son territoire, le port contribue à faire connaître son activité auprès du grand public, en participant notamment à un certain nombre de manifestations ludiques et culturelles, comme par exemple Débords de Loire ou les « Journées régionales de la visite d'entreprise ». Ces actions sont de nature à favoriser la connaissance du public et son appropriation des enjeux portuaires.

Le CESER se félicite des initiatives qui permettent au grand public – qu'il soit de la région ou en visite – de mieux connaître l'activité du Port. Outre les recettes que génère l'activité touristique, cela contribue à la connaissance des infrastructures et du patrimoine historique et culturel que constitue le port. Enfin, ces visites favorisent l'attractivité touristique de la ville de Saint-Nazaire.

À Nantes, des installations portuaires à conserver ?

À Nantes, le port a également participé à l'identité de la ville, avec notamment les chantiers navals implantés jusqu'en 1986 au cœur de la ville. Aujourd'hui, si l'histoire portuaire est valorisée, sur l'Île de Nantes notamment, l'activité portuaire est circonscrite au site de Cheviré, au site de Roche-Maurice (prolongé sur Saint Herblain par le quai Émile Cormerais) et au quai Wilson. Par ailleurs, en raison de la taille de la ville, et de ses autres activités économiques, la part de l'emploi portuaire est moins importante qu'à Saint-Nazaire, même si les sites Nantais concentrent 10 % du trafic non-énergétique du Port, soit 1 Mt de trafic annuel.

L'activité sur le Quai Wilson est actuellement réduite à la portion congrue, avec des escales très occasionnelles de paquebots. L'activité sur Roche-Maurice est

⁹² <http://www.nantes.port.fr/ebook/Lemagazine95//files/assets/common/downloads/publication.pdf>

portée notamment par les silos à grains. Cheviré, qui bénéficie d'un accès immédiat au périphérique Nantais, tout en étant relié au réseau ferroviaire, constitue une plate-forme logistique d'envergure et une place forte de négoce du bois.

Toutefois, les plus gros bateaux ne peuvent pas remonter jusqu'à Nantes. Ceci n'est certes pas nouveau et a conduit dès le XVII^{ème} siècle au développement de Paimboeuf. Un grand nombre de ports en France comme à l'étranger, sont dans la même situation en fond d'estuaire : Bordeaux, Anvers, Hambourg par exemple. Le dragage nécessaire à l'activité des sites nantais a un coût, pris en charge par l'État.

De plus, la pression immobilière dans une agglomération dont la population croît fortement, la volonté de valoriser les bords de Loire pour l'activité touristique et la prise en compte des risques industriels, peuvent conduire à s'interroger sur l'avenir des implantations portuaires nantaises, d'autant que le maintien d'un trafic de navires de commerce sur Nantes complexifie la construction envisagée d'un franchissement de la Loire à hauteur de Cheviré, nécessitant soit un tunnel, soit un pont escamotable, soit un ouvrage de grande hauteur.

Concernant le site de Cheviré, la volonté politique affichée est de relancer l'attractivité de la zone. Ainsi, l'avenant au CPER 2015-2020 signé en août 2020 prévoit des opérations de modernisation des installations portuaires du site, ainsi que des travaux de sécurisation des accès, pour un montant total de 5,5 M€. La modernisation du terminal fluvial de Cheviré par la régénération du poste roulier doit permettre d'accueillir les colis XXL et de futures connexions avec le terminal roulier de Montoir.

Concernant le site de Roche-Maurice, les interrogations sont plus fortes, notamment du fait des risques inhérents à la présence d'un silo de 130 000 tonnes et de la pression foncière. La presse s'est fait l'écho début 2020 du transfert du stockage des céréales vers Montoir, qui verrait ses capacités augmenter. Ceci notamment parce que les navires sont amenés à effectuer régulièrement une double escale à Nantes et Montoir. Cette information a été rapidement démentie par l'exploitant InVivo, mais la question de l'avenir des silos pourrait rester posée à court ou moyen terme.

Les différents interlocuteurs auditionnés par le CESER ont plaidé pour le maintien des sites nantais dans le giron du grand port, quitte à en modifier l'activité.

Auditionné par le CESER, M. Fabrice ROUSSEL, Premier vice-président de **Nantes Métropole**, indique son attachement à la présence du Port sur les différents sites existants au cœur de la métropole tout en insistant sur la nécessité de projets à la fois utile pour le Port et l'agglomération. Il souligne que ces derniers sont

encore à construire en particulier pour le quai Wilson. Dans le cadre du débat sur la Loire, mené récemment, la vocation maritime et fluviale de la métropole a été réaffirmée.

Mme Laurence PAITEL, représentante de la **CFE CGC** et membre du conseil de surveillance du port, souligne que son organisation est très attachée au maintien de l'activité à Nantes sur l'ensemble des sites (Cheviré, Roche-Maurice, Wilson). Nantes constitue une des bases du port, même si l'activité est moins rémunératrice que sur les sites aval. Elle souligne l'intérêt de Flexiloire qui permet d'aller au cœur de la ville. Elle considère que l'activité sur Nantes constitue un atout, notamment pour l'économie circulaire, s'appuyant sur la valorisation des gravats issus de la déconstruction de bâtiments. Elle indique que le transport fluvial permet de limiter le trafic routier.

M. Gilles BONTEMPS, personnalité qualifiée au sein du **conseil de surveillance du Port**, souligne l'intérêt pour le port de bénéficier de sites différents permettant une activité diversifiée. Le site de Roche-Maurice bénéficie d'un accès ferroviaire qui pourrait être valorisé.

M. Alain SCHLESSER, directeur de la **CCIR**, indique que selon lui le port doit garder son patrimoine, bord à quai et espaces, en dépit des pressions qui peuvent être faites. Il faut optimiser le foncier, avoir une stratégie industrielle et y installer des activités rentables pour le port. Il s'agit de ne pas obérer l'avenir. Le territoire du port reste spécifique et ne doit pas être banalisé.

M. Philippe GROSVALET, Président du **Conseil départemental de la Loire-Atlantique**, souhaite que le port ne se départisse pas de ses emprises urbaines, garantissant la possibilité de développer des activités qui pourraient survenir dans le futur, et auxquelles on ne pense pas nécessairement aujourd'hui.

M. Bruno HUG DE LARAUZE, PDG d'**IDEA**, souligne que les plus gros navires ne peuvent charger entièrement à Roche-Maurice pour une question de tirant d'eau. Ces navires chargent d'abord à Roche-Maurice et complètent à Montoir, en cas de double escale. C'est pourquoi il faut repenser selon lui l'avenir du site de Roche-Maurice. Il juge opportun de développer le cabotage pour desservir la partie amont du port. Des terrains peuvent être valorisés par la location. Cet avis est partagé par M. Olivier TRÉTOUT, Directeur général du GPM.

M. Christophe CLERGEAU, membre du **Comité européen des Régions** et conseiller régional, pense qu'une déprise des territoires portuaires sur l'agglomération nantaise serait catastrophique, ce qui n'empêche pas de réfléchir à l'avenir des espaces portuaires nantais. Il faut selon lui défendre la place de l'industrie au cœur de la métropole.

M. Pascal VIALARD, président de l'**Union Maritime Nantes Port**, souligne les atouts du site de Cheviré : proximité des axes de transport et du cœur de la

métropole, qui peuvent conduire ce site à accueillir des trafics spécifiques en complément des autres sites en aval. Il ne faut pas selon lui y construire des immeubles d'habitation, mais réaffirmer sa vocation portuaire.

À l'inverse, M. David SAMZUN, maire de **Saint-Nazaire**, président de la CARENE, considère que l'activité réelle du port se situe essentiellement sur l'aval de l'estuaire.

Le CESER souhaite une étude prospective sur l'activité portuaire nantaise, prenant en compte les aspects économiques, industriels et environnementaux, y compris les conséquences du changement climatique. Il plaide dans tous les cas pour la conservation par le Port de l'ensemble de son domaine foncier aménagé ou aménageable, y compris en milieu urbain, sans céder à la pression foncière.

La complémentarité des activités avec l'agglomération doit être recherchée. Par exemple, l'aménagement du quai Wilson permettrait d'accueillir des paquebots dans de bonnes conditions, sur un site privilégié à proximité des transports publics et des machines de l'Ile. Dans la mesure où les collectivités en seraient bénéficiaires, un financement croisé des aménagements nécessaires pourrait être envisagé. Le quai pourrait aussi au besoin accueillir des trafics spécifiques, par exemple pour desservir des chantiers sur l'Ile de Nantes.

À l'image de ce qui a été engagé entre la CARENE et le Grand Port, le CESER préconise la signature d'une charte avec la métropole, visant à intégrer pleinement le port et ses installations dans l'agglomération.

Promouvoir une gouvernance permettant de prendre en compte les enjeux du port en lien avec son territoire

Un statut de port d'État, prenant en compte la vision du territoire

Si la question du transfert de la tutelle du port de l'État vers la Région s'est posée ces dernières années, elle ne semble plus être d'actualité et ne correspond pas à la volonté de la Région. En novembre 2018, dans le cadre du comité interministériel de la mer (CIMER), le gouvernement a confirmé que le GPM de Nantes Saint-Nazaire resterait un port d'État (mesure 13) ⁹³.

M. Antoine CHEREAU, premier vice-président de la **Région** et membre du Conseil de surveillance, indique que la Région est attachée à ce que le port, premier port de la façade Atlantique, reste dans le giron de l'État, au risque de

⁹³ Voir [Dossier de presse](#) du CIMER

passer en seconde catégorie. M. Fabrice ROUSSEL, Premier vice-président de **Nantes Métropole**, partage cette vision considérant que le port est d'intérêt vital pour l'Etat. Tous deux soulignent toutefois le besoin d'améliorer la gouvernance pour laisser une place plus importante à la codécision entre l'État et les collectivités territoriales. M. Antoine CHEREAU précise que le gouvernement d'Edouard PHILIPPE avait engagé des réflexions en la matière.

Il a également indiqué que Mme MORANÇAIS avait accepté de prendre la tête du conseil de surveillance du fait de l'intérêt fort que la Région porte au GPM – intérêt qui se traduit notamment par un soutien important aux investissements – et qu'elle souhaitait pouvoir porter au conseil de surveillance une vision partagée des collectivités qui y siègent (à savoir outre la Région, le Département, Nantes Métropole et la CARENE). Il s'agit aussi de prendre en compte le rôle joué par le port sur le territoire. L'objectif porté par la Présidente est de faire du GPM de Nantes Saint-Nazaire le Port du Grand Ouest.

Il a enfin précisé qu'une « Stratégie Portuaire Ligérienne », chapeau introductif du projet stratégique du port, était en cours de réflexion au niveau du GPM. Cette Stratégie devra intégrer, notamment, les grandes orientations pour le GPM portées conjointement par les quatre collectivités représentées au conseil de surveillance.

Auditionné par le CESER, M. Philippe GROSVALET, Président du **Conseil départemental de Loire-Atlantique**, indique qu'il plaide pour une gestion du port par les acteurs locaux et une contractualisation avec l'État. Il considère que l'accession de la Présidente du Conseil régional à la présidence du conseil de surveillance du port constitue ainsi un premier pas dans la bonne direction.

MM. Fabrice ROUSSEL, Premier vice-président de **Nantes Métropole** et David SAMZUN, maire de **Saint-Nazaire**, président de la CARENE, et membre du conseil de surveillance, se félicitent également que la Présidente de Région, Mme MORANÇAIS, soit devenue présidente du conseil de surveillance du port et que le Président du Département, M. GROSVALET, en soit vice-président.

M. Gilles BONTEMPS, membre du **Conseil de surveillance**, est opposé à la régionalisation du port, qui selon son expression, ferait passer le Port en « deuxième division », et enlèverait à l'État ses obligations. En revanche, il se félicite que pour la première fois, des élus soient au pilotage du conseil de surveillance.

M. Laurent CASTAING, Directeur général des **Chantiers de l'Atlantique** et membre du conseil de développement, aurait souhaité que le port soit sous un statut interrégional Bretagne / Pays de la Loire. La Région doit donc, selon lui, être très active dans la gouvernance du GPM. L'impulsion ne viendra pas de l'État.

Le CESER considère positivement la volonté de la Région de porter une vision partagée des collectivités territoriales sur l'avenir du port. Si l'État doit apporter sa vision stratégique pour le développement du port en lien avec les intérêts de la nation, l'accession de la Présidente du Conseil régional à la tête du conseil de surveillance doit permettre de mieux prendre en compte la vision des élus du territoire.

Le schéma stratégique du port devra prendre en compte les orientations du document de stratégie territoriale, dans le cadre d'un dialogue entre l'État et les collectivités. Le CESER souhaite par ailleurs que l'élaboration du document de stratégie territoriale prenne en compte la vision de l'ensemble des intercommunalités de l'estuaire, même si elles ne sont pas représentées dans le conseil de surveillance.

Des entreprises portuaires absentes du conseil de surveillance

La question de la place des entreprises liées au port dans le conseil de surveillance fait débat :

Même si actuellement quatre chefs d'entreprises siègent au conseil de surveillance, et apportent leur expertise en tant que personnalités qualifiées, on ne trouve aucun dirigeant d'entreprise du complexe industrialo-portuaire.

Un certain nombre de personnes auditionnées par le CESER, notamment M. Alain SCHLESSER, Directeur général de la **CCIR** et M. Pascal VIALARD, Président de **l'UMNP**, regrettent cette absence, motivée par la crainte de conflits d'intérêt.

De son côté, M. Pascal PONTAC, représentant de la **CGT** membre du conseil de développement du Port, a indiqué que la présence des investisseurs permettrait de garder un lien avec la réalité portuaire, en précisant que son organisation ne souhaitait pas que le conseil de surveillance devienne une instance politique.

Le CESER considère que le risque de conflit d'intérêt pourrait être assez aisément évité, par exemple par une charte déontologique, et qu'il serait intéressant des représentants d'entreprises travaillant directement sur le port puissent siéger au conseil de surveillance.

Intégrer le port dans un projet de territoire autour de l'Estuaire

L'abrogation à venir de la DTA de l'estuaire

En 2006, l'État a adopté pour l'estuaire de la Loire une directive territoriale d'aménagement (DTA). Il s'agissait à cette époque d'un document de planification des priorités d'actions de l'État à horizon 20-25 ans. Le document,

qui n'a pas été modifié depuis son adoption, prévoyait notamment l'aménagement de Donges-Est, et le transfert de l'aéroport de Nantes-Atlantique vers Notre-Dame-des-Landes. Il est aujourd'hui obsolète et l'État prévoit son abandon.

Auditionné par le CESER, M. David GOUTX directeur adjoint de la **DREAL des Pays de la Loire**, précise que l'État ne souhaitera pas adopter une directive territoriale d'aménagement et de développement durable (DTADD), document qui remplace désormais les DTA. C'est donc le SRADDET, qui devra porter le projet d'aménagement durable du territoire. Il s'agit de changer de philosophie, et de passer de prescriptions fortes imposées par l'État à des règles librement consenties par la Région en concertation avec les autres collectivités territoriales, dans une logique de décentralisation assumée. Cette logique devrait selon lui permettre une meilleure acceptation des prescriptions par les acteurs du territoire.

Dans le cadre de l'abandon de la DTA, le CESER devrait être saisi pour produire un avis argumenté d'ici à 2021. Dans sa future contribution sur les mutations, prévue pour juin 2021, il apportera un point de vue sur la montée en puissance de la Région dans le contexte d'une décentralisation accrue.

Faire travailler ensemble le Port et les collectivités voisines

Au-delà des enjeux de bonne intégration du Port dans la métropole nantaise et l'agglomération nazairienne, c'est sur tout l'estuaire qu'il convient de renforcer les relations avec les collectivités qui bordent le territoire du Port.

Selon Christophe CLERGEAU, membre du **Comité européen des Régions** auditionné par le CESER, pour beaucoup de ports européens, se pose la question du contrat avec le territoire, pour partager les enjeux environnementaux et patrimoniaux, et déterminer les services que les espaces portuaires peuvent rendre à la société.

De fait, depuis la loi de 2008, le port assure un certain nombre de services pour les territoires qu'il recouvre par exemple l'entretien des voies navigables, ou la protection de l'environnement. Sans oublier les services économiques rendus au territoire par les emplois créés.

Plus globalement, l'enjeu est celui de la définition d'un projet de territoire autour de l'Estuaire qui intègre pleinement le port. Les évolutions du Port auront effectivement des conséquences majeures sur les territoires environnants et il est donc nécessaire qu'elles s'inscrivent dans un projet global.

Auditionné par le CESER, M. David GOUTX directeur adjoint de la **DREAL des Pays de la Loire**, précise que la DTA avait l'avantage de constituer un espace de dialogue pour les collectivités de l'Estuaire et le Port. Il estime qu'un autre espace de dialogue sur les enjeux de l'Estuaire devrait être trouvé suite à son abrogation.

Le CESER considère que le Port doit entretenir un dialogue avec les collectivités sur l'ensemble du territoire estuarien. Ce dernier doit conduire à une vision partagée des enjeux de l'Estuaire et à la définition d'un projet de territoire pour les années à venir. Il doit également permettre de mieux déterminer le rôle du port vis-à-vis des collectivités et les soutiens dont il pourrait bénéficier en conséquence.

Pour le CESER, cette meilleure inscription du Port dans son territoire doit figurer dans le projet stratégique. La nouvelle gouvernance mise en place devrait y contribuer.

Anticiper les effets du changement climatique

Le Grand Port maritime doit mener une action forte pour limiter les émissions de gaz à effet de serre.

Il doit ainsi favoriser les motorisations alternatives, le fret maritime, fluvial et ferroviaire, l'alimentation des navires à quai à l'électricité, ou le développement des énergies renouvelables et notamment de l'éolien marin.

Toutefois, le réchauffement global de la planète est déjà une réalité, et certains de ses effets apparaissent aujourd'hui inéluctables pour les décennies à venir. Pour le Grand Port de Nantes Saint-Nazaire, situé sur l'estuaire de la Loire, le risque principal réside sans doute dans le risque d'inondation et de submersion marine. Ce risque touche les infrastructures portuaires, les entreprises à proximité, les habitations, et les zones naturelles. Ainsi la Brière pourrait être envahie par l'eau salée et voir sa faune et sa flore disparaître.

Dans son scénario le plus pessimiste, le GIEC envisage une élévation moyenne du niveau de mer à 1,10 mètres d'ici à 2100. Si certaines études envisagent une élévation moins importante, d'autres sont beaucoup plus pessimistes : L'institut Climate central, imagine une hausse de 2,9 mètres, même avec une augmentation des températures ne dépassant pas les 1,5 °C⁹⁴. Le GIP Loire-Estuaire indique toutefois que ces études permettent de sensibiliser le grand public, mais qu'elles ne peuvent être considérées comme une évaluation précise

⁹⁴ <https://www.futura-sciences.com/planete/questions-reponses/rechauffement-climatique-va-elever-niveau-mer-577/>

des risques sur le terrain : les échelles sont trop grandes et conduisent à des effets surévalués. Les référentiels locaux sont plus précis et conduisent à des hypothèses de risques de submersion plus limités.

L'élévation du niveau de la mer est déjà une réalité. Elle s'est même accélérée, passant selon le GIEC de +1,4 mm/an entre 1930 et 1992 à +3,3 mm/an entre 1993 et 2009. Par ailleurs, la hausse du niveau de la mer accentuera l'érosion côtière qui concerne actuellement plus du quart du littoral atlantique français.

Au-delà de l'élévation du niveau moyen de la mer, le risque de répétition d'événements météorologiques majeurs est souligné par de nombreux scientifiques, avec une multiplication par plus de 500 des épisodes de submersion qui est envisagée par l'agence européenne de l'environnement⁹⁵. Des événements tels que la tempête Xynthia pourraient donc se reproduire fréquemment à l'avenir.

La concomitance d'une tempête et d'un niveau élevé de la Loire, alors que les pluies hivernales seraient beaucoup plus abondantes, aurait des conséquences majeures voir catastrophiques sur l'estuaire.

Selon Mme Lucie TRULLA, responsable du service transition énergétique et écologie estuarienne au Port de Nantes Saint-Nazaire, le patrimoine foncier du Port, ses infrastructures, ses services et fonctionnalités, voire, ses futurs marchés pourraient en être affectés⁹⁶.

L'ISEMAR rappelle également dans sa note de synthèse d'avril 2020 les risques d'accidents industriels qui pourraient survenir en cas de submersion⁹⁷. Les sites de Donges et Montoir hébergent actuellement six sites Seveso seuil haut.

À Rotterdam, des mesures ont été prises pour rendre la ville et le port résilients aux changements climatiques et de faire de Rotterdam « la ville portuaire la plus sûre au monde » d'ici à 2025.

La stratégie d'adaptation se concentre sur la lutte contre les inondations, l'accessibilité pour les navires et la construction adaptative. Divers outils sont utilisés : toits végétalisés prompts à retenir l'humidité, parkings convertibles en cuves de récupération des eaux, promenades plantées dissimulant un vaste réseau de drains. C'est à Rotterdam qu'a été inventée une nouvelle génération de places publiques ou de constructions adaptatives : les waterplaza. Ces esplanades creuses accueillent des installations sportives ou des jardins publics et se muent en lacs en cas de déluge.

⁹⁵ <https://www.eea.europa.eu/data-and-maps/indicators/sea-level-rise-6/assessment>

⁹⁶ <http://www.nantes.port.fr/ebook/Lemagazine98/17/>

⁹⁷ <https://www.isemar.fr/wp-content/uploads/2020/04/Note-de-synthese-219-Adaptation-des-ports-maritimes-aux-conse%C3%81quences-du-changement-climatique.pdf>

Concernant le port de Nantes Saint-Nazaire, le risque de submersion est dès à présent anticipé par les acteurs locaux, qui souhaitent développer au maximum la connaissance des risques sur le territoire du port afin de cartographier le plus précisément possible les zones menacées et d'alimenter les plans de prévention des risques (PPRT : risques technologiques, PPRL : risques littoraux, PPRS : risques de submersion marine, PPRI : plan de prévention des risques d'inondation).

Dans l'estuaire de la Loire, le programme de recherche C3E2 a mis en lumière les "Conséquences du Changement Climatique sur l'Ecogéomorphologie des Estuaires", via des modèles prospectifs jusqu'en 2040. L'étude prend en compte l'évolution du niveau de la mer, les précipitations, les modifications des apports sédimentaires. Elle prévoit une remontée du sel et du bouchon vaseux, ainsi qu'une probable augmentation de la fréquence des submersions marines dans la plaine alluviale, et une modification des paramètres physicochimiques de l'eau.

MM. David GOUTX et BARGAIN, représentants de la **DREAL Pays de la Loire** auditionnés par le CESER, indiquent que selon les études actuelles, les infrastructures du Port et la zone du Carnet ne sont pas en risque inondations sur des scénarios Xynthia + 60 centimètres.

Le GPM de Nantes Saint-Nazaire lancera prochainement une étude afin de réduire ses vulnérabilités au changement climatique. Une part importante du domaine portuaire sur le nord Loire a été conquise sur le lit de la Loire, entre le pont de Saint-Nazaire et le terminal charbonnier. Ces terrains sont particulièrement vulnérables en cas de montée du niveau de la Loire.

Auditionné par le CESER, M. Pascal VIALARD, Président de l'**Union Maritime Nantes Ports**, souligne la prise en considération récente de cette problématique, et les difficultés à prendre des mesures dont le coût peut être important.

M. Guy BOURLÈS, Président de la **LPO 44**, indique de son côté que l'éolienne installée sur le site du Carnet aurait pu être posée plus en retrait, tout en indiquant que le positionnement des infrastructures en retrait pose le problème du coût d'accès au fleuve. Le retranchement est plus aisé au Sud Loire qu'au Nord. M. BOURLÈS précise que le maintien à l'état naturel de zones inondables, marais et zones humides, permet de limiter les risques de submersion de l'estuaire, en laissant des espaces de stockage et de déversement de l'eau. Il signale que des études avaient été menées sur la possibilité de recréer une vasière. Le coût a été jugé trop élevé, d'autant que la réussite du projet n'était pas garantie.

Outre la montée des eaux, un autre risque existe, en période estivale. Il s'agit à l'inverse de la baisse du débit de la Loire et de la hausse de sa température, que

l'ADEME évalue entre 0,5°C et 1,4°C d'ici à 2030 dans l'estuaire. Elles pourraient entraîner une remontée du bouchon vaseux et une sédimentation plus importante, générant des changements sur la navigabilité et sur l'entretien du chenal. La salinité pourrait augmenter. Suite à la sécheresse de l'été 2019, le niveau de la Loire était au mois de juillet dernier le plus faible depuis 150 ans⁹⁸.

Le CESER considère indispensable l'anticipation de l'élévation du niveau de la mer, de la modification du débit de la Loire, et de la multiplication d'événements météorologiques majeurs. Ces événements sont déjà une réalité, et leur amplification est une quasi-certitude, seule leur ampleur est inconnue à ce jour. Il est nécessaire de maintenir une veille sur la connaissance scientifique concernant les conséquences du changement climatique, en particulier sur le littoral, l'estuaire et le lit de la Loire.

Le GPM doit dès à présent tenir compte du risque de submersion et d'inondation dans l'implantation et l'architecture de ses infrastructures (possibilité de repli sur les étages supérieurs des bâtiments, installation sur pieux...). Le positionnement en retrait de la Loire des bâtiments doit dans la mesure du possible être privilégiée, tout en tenant compte du fait que l'espace disponible est parfois restreint, notamment entre Donges et Saint-Nazaire.

Le CESER suggère également de maintenir voire créer des espaces tampon permettant de stocker l'eau. Toutefois, en matière de sécheresse comme d'inondation, le CESER considère que la lutte contre les éléments naturels ne peut pas se faire sans limite. Aussi, il sera peut-être nécessaire, à moyen/long terme, d'adapter l'activité (gabarit des navires notamment) et de déplacer certaines infrastructures existantes face aux contraintes générées par le changement climatique.

Le CESER préconise que la Région missionne son observatoire sur le changement climatique, lancé fin 2020, sur les problématiques du port.

2.4. Faire du premier port de la façade Atlantique un pôle de développement du Grand Ouest

Développer les coopérations et les complémentarités dans un contexte de concurrence

Un contexte de concurrence

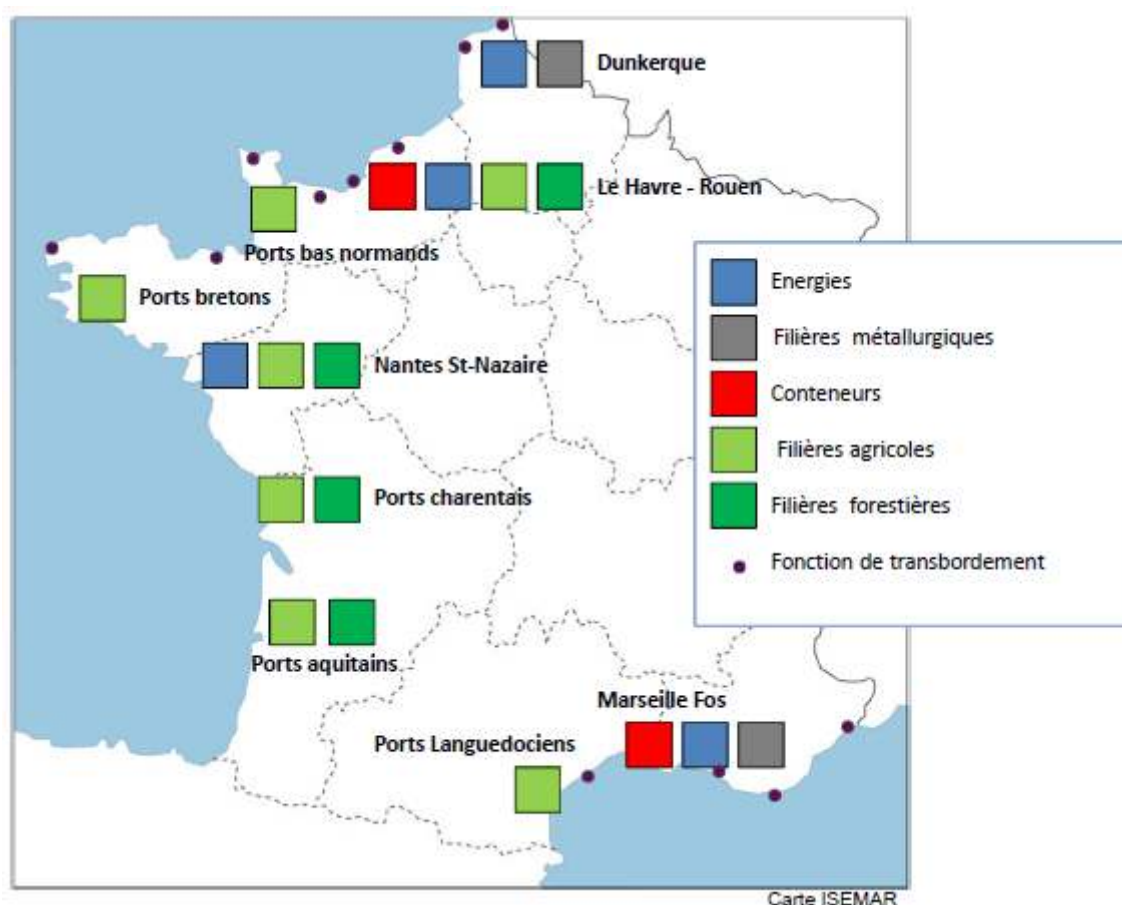
⁹⁸ <https://www.20minutes.fr/nantes/2569191-20190722-loire-atlantique-niveau-loire-rarement-aussi-faible-depuis-150-ans>

La loi de 2008 prévoyait de favoriser la complémentarité entre les ports. Cette complémentarité reste cependant limitée. Selon M. Paul TOURRET, directeur de l'ISEMAR « *Il n'y a pas « d'interportuarité » de fond sur la façade atlantique* ».

On constate que c'est plutôt la concurrence qui domine entre les ports. La carte des activités des différents ports de la façade atlantique montre que les ports Bretons (Brest et Lorient) et Aquitains, en particulier la Rochelle, concentrent leur activité sur les mêmes trafics. Seule l'activité énergétique du port de Nantes Saint-Nazaire ne connaît pas de concurrence de la part des ports atlantiques.

Le port de la Rochelle prévoit, pour rester compétitif et permettre l'accueil de bateaux plus gros, de lancer un programme d'extension du port évalué à plus de 80 millions d'euros, conduisant au creusement des fonds marins. Ce projet fait face à des oppositions diverses.

Contrairement au Port de Nantes-Saint-Nazaire, les ports bretons sont gérés par la Région, qui apporte des financements importants.



Activités principales des ports français. Source : ISEMAR

Le port de Nantes Saint-Nazaire connaît aussi la concurrence des autres ports français, notamment ceux du nord de la France, qui disposent d'infrastructures plus importantes.

M. Philippe FAUVEDER, PDG de la société **FAUVEDER SA**, commissionnaire de transport spécialisée dans le fret réfrigéré, et M. Yann GRIFON, PDG de la société de transit **AMM**, indiquent que le port de Nantes Saint Nazaire pâtit pour les marchandises conteneurisées du regroupement des compagnies maritimes qui utilisent concentrent leurs trafics sur le Havre, qui offre plus de fréquences et de destinations. En effet, les compagnies de navigation étant de moins en moins nombreuses et utilisant les navires de plus en plus gros, elles cherchent à massifier le fret sur quelques sites.

Par ailleurs, les plus gros porte-conteneurs (24 000 TEU ou EVP - équivalent 20 pieds) ne peuvent pas desservir le site de Montoir, alors que les porte-conteneurs ne cessent de voir leurs capacités augmenter. Montoir pourrait accueillir potentiellement des porte-conteneurs de 8 000 conteneurs (TEU ou EVP).

Des coopérations à développer

Le **Conseil de Coordination Interportuaire** de l'Atlantique, a été créé en 2009, dans la suite de la loi de 2008. Il a pour rôle d'harmoniser et de définir les grandes orientations en matière de développement, d'investissements, de stratégie et de promotion des trois ports de Nantes Saint-Nazaire, Bordeaux et La Rochelle.

Toutefois, lorsqu'ils ont été interrogés sur le sujet, les acteurs rencontrés par le CESER ont souligné qu'il ne joue ainsi pas un rôle aussi important que certains l'auraient souhaité, du fait de la concurrence entre les Ports de l'Atlantique.

Certaines coopérations existent cependant, notamment sur le dragage. Le **groupement d'intérêt économique (GIE) DRAGAGES-PORTS** a été créé en 1979. Les membres de ce GIE sont l'État (Ministère des Transports), les sept grands ports maritimes métropolitains (Dunkerque, Le Havre, Rouen, Nantes-Saint-Nazaire, La Rochelle, Bordeaux et Marseille) et la Région Hauts-de-France.

Le port est également membre du pôle de compétitivité PMBA (Pôle mer Bretagne Atlantique), qui rassemble des grands groupes industriels, des organismes de recherche et de formation, des PME et des partenaires institutionnels ligériens et bretons.

12 ports français de la façade Ouest (Rouen, Honfleur, Caen-Ouistreham, Le Havre, Cherbourg, Saint-Malo, Brest, Lorient, Nantes Saint-Nazaire, La Rochelle, Bordeaux and Bayonne) se sont regroupés sous la bannière "French Atlantic Ports" et mènent ensemble des opérations de promotion de la croisière en France.

Mme Laurence PAITEL, représentante de la **CFE-CGC** et responsable croisière du club croisière de Nantes Saint-Nazaire, souligne l'aspect fructueux de cette coopération inter-ports. Elle considère que les coopérations avec les autres ports

pourraient être développées sur plusieurs filières, notamment la croisière, les conteneurs, les EMR, au moins pour la promotion au plan international.

De son côté, M. David SAMZUN, Président de la **CARENE** considère que le port de Nantes Saint-Nazaire doit rechercher des positionnements stratégiques avec les autres ports, pour développer l'activité sur les secteurs où le port est le plus qualitatif.

M. Christophe CLERGEAU, membre du **Comité européen des Régions**, souligne l'intérêt des coopérations et évoque en particulier les projets sur l'hydrogène, les EMR et les micro-algues, où Pays de la Loire et Bretagne devraient travailler ensemble, ce qui faciliterait l'obtention de soutiens européens basés sur l'excellence des projets. Il souligne également que le Port de Nantes Saint-Nazaire pourrait jouer un rôle d'animation de la façade Atlantique.

M. Antoine CHEREAU, premier vice-président de la **Région** et membre du Conseil de surveillance du Port, souligne que la coopération des ports de l'Atlantique et de la Manche est compliquée par le fait que les ports, de tailles très différentes, n'y ont pas nécessairement d'intérêt. Selon lui, il est envisageable de travailler avec les ports de la Région Bretagne, mais la Région Pays de la Loire agit aussi directement auprès des entreprises bretonnes. La priorité actuellement est pour les Pays de la Loire de développer le trafic du GPM Nantes Saint-Nazaire et donc son hinterland.

L'association des CESER de l'Atlantique regroupe les CESER de Normandie, de Bretagne, des Pays de la Loire et de Nouvelle Aquitaine. Elle publie en octobre 2020 un rapport intitulé « Une nouvelle dynamique de développement de la façade atlantique - Vers un renforcement des coopérations et des synergies interrégionales ». Dans ce rapport, elle propose un certain nombre de pistes pour développer les coopérations entre les ports de la façade atlantique. Elle indique notamment que *« les coopérations interportuaires peuvent d'abord s'envisager en termes de nature de trafic. Les produits agricoles et forestiers sont ainsi très représentés sur la façade. Il serait également pertinent de structurer des offres collectives concernant la croisière, les conteneurs, ou les navires rouliers »*.

Elle souligne également *« l'intérêt de mettre en réseau les différentes initiatives et projets ayant comme finalité de réduire les consommations énergétiques et les émissions de gaz à effet de serre du transport maritime. En effet, comme ils l'ont souligné dans leur précédente contribution sur l'innovation dans l'économie maritime²⁰⁸, de nombreux acteurs s'engagent dans cette voie sur la façade, en optimisant les systèmes existants de propulsion ou en cherchant à mobiliser des énergies alternatives (gaz naturel liquéfié, hydrogène, propulsion vélique, etc.) »*.

Le CESER considère que les coopérations entre les ports doivent être développées quand elles peuvent être trouvées et qu'elles sont pertinentes. Dans un contexte de concurrence forte avec les ports européens, en particulier du nord de l'Europe, les ports français, notamment sur la façade atlantique, auraient intérêt à coopérer au plan international.

Au niveau national, malgré la concurrence qui existe entre eux, la recherche de complémentarités pourrait être profitable à tous.

Les Régions, qu'elles soient gestionnaires de ports locaux, ou qu'elles occupent une place prépondérante dans la gouvernance, comme c'est le cas dans les GPM, ont un rôle moteur à jouer dans cette coopération.

Une piste de coopération : développer le cabotage

Auditionné par le CESER, M. Alain SCHLESSER, directeur de la **CCIR**, souligne l'intérêt de travailler sur le cabotage, pour limiter le transport routier. Les marchandises venant des régions littorales françaises pourraient très bien être acheminées ainsi jusqu'au port de Nantes Saint Nazaire pour être ensuite expédiées à l'étranger.

M. Alain SCHLESSER souligne l'intérêt en matière environnementale, qui pourrait conduire certaines entreprises, désireuses de diminuer leurs impacts environnementaux et d'améliorer leur image, à recourir au cabotage. Toutefois, le recours au transport maritime ne peut se justifier que par des volumes suffisamment importants, faute de quoi il n'est pas rentable par rapport au transport routier.

Le développement du cabotage peut désormais s'appuyer sur l'agrandissement depuis 2017 des quais de Montoir, qui dispose d'un linéaire de 1 000 mètres de quais et peut accueillir des navires de 6 500 à 8 000 evp contre 4 400 auparavant. Il peut s'appuyer sur le développement de ports d'échange au sud de l'Europe et au nord de l'Afrique (Sines au Portugal, Tanger au Maroc, Algésiras en Espagne...), et sur les liaisons existantes vers le Nord de l'Europe. Le développement du cabotage était déjà prévu dans le projet stratégique 2015-2020.

L'association des CESER de l'Atlantique regroupe les CESER de Normandie, de Bretagne, des Pays de la Loire et de Nouvelle Aquitaine. Dans son rapport intitulé *Une nouvelle dynamique de développement de la façade atlantique - Vers un renforcement des coopérations et des synergies interrégionales*, publié en octobre 2020, elle indique que « les flux interportuaires pourraient (...) être développés, notamment entre les ports de Bretagne, Pays de la Loire et Nouvelle-Aquitaine d'une part, et celui du Havre d'autre part. À cet égard, les

CESER de l'Atlantique invitent les Régions et l'ensemble des acteurs du transport maritime à se réinterroger ensemble sur les liens des ports atlantiques avec leur hinterland et sur le potentiel de développement du cabotage maritime comme alternative au transport routier ».

Le CESER considère que le développement du cabotage doit être un des objectifs du prochain projet stratégique. Il devra se faire en coopération avec les autres ports de la façade atlantique.

Elargir l'hinterland du port

Lors de son audition, M. Alain SCHLESSER, directeur de la CCI régionale, a souligné la nécessité de développer l'hinterland du port. Ces propos sont abondés par ceux de M. Olivier TRÉTOUT, qui souligne la volonté de faire du port de Nantes Saint-Nazaire le port du Grand ouest tout en rappelant que l'hinterland actuel du port se développe bien au-delà du Grand Ouest selon les filières.

Qu'est-ce que l'hinterland ?

L'hinterland désigne la zone d'influence et d'attraction économique d'un port, c'est à dire la zone qu'un port approvisionne ou dont il tire ses ressources. Le mot « Hinterland » vient de l'allemand et signifie « arrière-pays » par opposition au « Foreland », « l'avant-pays » qui désigne la zone d'influence d'un port au-delà des mers.

En principe, plus le port est important, plus le trafic avec son hinterland est différent de son trafic maritime, aussi bien en volume qu'en type de marchandise. En effet, les marchandises importées dans un port ne vont pas toutes dans son hinterland car elles sont, soit directement exportées par voie maritime (fonction de hub du port), soit transformées dans le port (du charbon transformé en électricité). De même, les marchandises exportées par voie maritime ne proviennent pas forcément de l'hinterland puisqu'elles peuvent être produites dans le port (par exemple des produits métallurgiques produits à partir de minerai et de charbon importés par voie maritime). Il y a aussi le cas de marchandises provenant de l'hinterland, transformées dans le port et exportées dans une autre catégorie de marchandises. C'est sur l'hinterland notamment que se joue la concurrence entre les grands ports nationaux, européens voir internationaux.⁹⁹

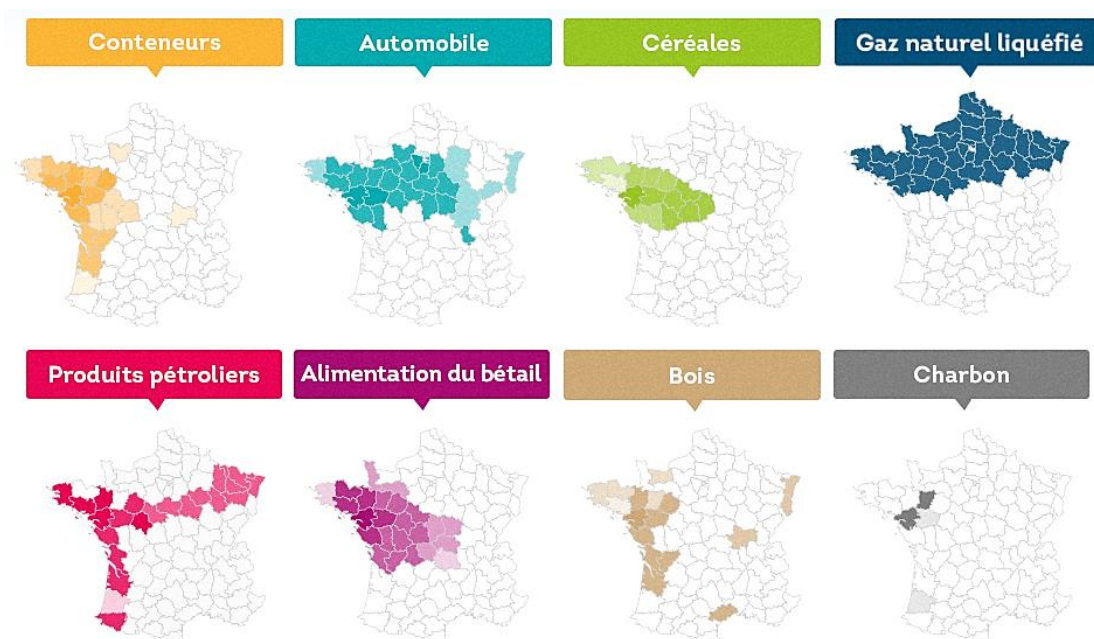
⁹⁹ <https://www.glossaire-international.com/pages/tous-les-termes/hinterland.html>

Un hinterland variable selon les filières

Lors de son audition devant le CESER, M. Olivier TRÉTOU a souligné la diversité de l'hinterland du port.

L'hinterland en matière de produits pétroliers est développé jusqu'au-nord-est de la France, en s'appuyant sur le réseau de gazoducs et sur l'oléoduc reliant Donges à Metz via Melun.

Plusieurs acteurs auditionnés par le CESER ont regretté que le Port ne capte pas des trafics qui pourtant pourraient y être réalisés. Ainsi, M. Alain SCHLESSER a indiqué que de nombreuses entreprises sarthoises se tournent vers le Havre, du fait d'une offre de dessertes plus développée qu'à Nantes Saint-Nazaire.



L'hinterland du port de Nantes Saint-Nazaire par type de trafic. Source : GPM

De même, le trafic de céréales est trop souvent réalisé par des ports du Nord de l'Europe au lieu de passer par le port de Nantes Saint-Nazaire.

Améliorer la desserte terrestre du port

Le développement de l'hinterland passe notamment par l'amélioration des dessertes terrestres du port.

Les projets soutenus par le CPER 2015-2020

Le CPER 2015-2020 prévoyait suite à l'avenant signé en 2017, 56,3 M€ d'investissements sur le Grand Port maritime, dont 35,9 pour l'État et la Région. 30,4 M€ avaient été programmés fin 2019. Un troisième avenant au CPER a été signé en août 2020. 6,252 M€ sont redéployés, faisant passer le montant total

contractualisé pour le Grand Port Maritime à 59,95 M€, dont près de 36 M€ assurés par l'État et la Région, les collectivités locales et le Grand Port lui-même apportant les 24 M€ complémentaires.

Il s'agit de prendre en compte le pacte pour la transition écologique et industrielle de la centrale de Cordemais et de l'estuaire de la Loire, signé le 17 janvier 2020, et d'actualiser le contrat au vu de l'évolution de certains projets. Concernant les nouveaux projets, l'avenant prévoit en particulier :

- L'achat d'un ponton pour 9 M€, destiné à l'aménagement du site du Carnet,
- La finalisation de la viabilisation de la plateforme logistique à l'Est de Montoir de Bretagne pour 2 M€ afin que le Grand Port Maritime puisse accueillir des projets d'entrepôts logistiques à l'arrière du terminal à conteneurs,
- La réalisation de travaux de sécurisation et de modernisation de la zone de Cheviré pour permettre le développement du terminal fluvial et l'amélioration de l'accueil de navires marchands, pour 5,5 M€, dont 3 M€ à la charge de la métropole.

Ces opérations se font en grande partie par redéploiement. Les nouveaux financements proviennent essentiellement du Port (3,7 M€).

Dans son avis présenté lors de la session de juillet 2020, le CESER a regretté l'arrêt des études sur le pôle de transport combiné à Montoir et la suspension du projet, faute d'une vision suffisante sur ses débouchés. Le CESER considère que le fret ferroviaire est un enjeu de développement du Port de Nantes Saint-Nazaire.

Tableau consolidé du CPER 2015-2020 - annexe au 3^{ème} avenant
Volet mobilité - Développement du Grand Port maritime

Volet	Objectifs	Opérations	TOTAL M€	ETAT M€	Autres financeurs M€	CR M€
Mobilité	MO3 : Développement du Grand Port Maritime					
		1.1 – Site industriel de Saint-Nazaire : hub logistique	10,000	2,900	4,200	2,900
		1.2 – Site industriel de Saint-Nazaire : restructuration (dont bd des apprentis)	9,491	2,754	2,687	4,050
		1.3 – Valorisation du site du Camet	5,000	1,500	1,600	1,900
		1.4 – Accélérer la conversion portuaire et éco-technologique du site du Camet	9,000	2,350	4,300	2,350
		1.5 – Augmentation capacités d'accueil du poste à liquides	8,000	3,600	1,400	3,000
		2.1 – Etudes du chantier de transport combiné de Montoir	0,259	0,047	0,115	0,097
		2.2 – Nouvelles capacités logistiques - filière froid (Viabilisation de la plateforme logistique à l'Est de Montoir)	2,000	0,100	1,500	0,400
		2.3 - Projets nantais portuaires/Chevire : développement du terminal fluvial, sécurisation de la zone industrialo-portuaire et amélioration de l'accueil des navires de marchandises	5,500	0,450	4,400	0,650
		3 – Aménagement de l'avant port de Saint Nazaire	3,000	1,500	1,000	0,500
		4 – Performance de l'outil industriel	7,700	2,900	2,800	2,000
MO3 : Développement du Grand Port Maritime Résultat			59,950	18,101	24,002	17,847

Source : Conseil régional

Au-delà du CPER 2015-2020, dont la date réelle de fin de programmation reste encore inconnue, le CESER souhaite l'engagement, dès à présent, de discussions entre l'État et la Région pour la prochaine programmation. Le CESER ignore si le volet « mobilité multimodale » sera remplacé par une contractualisation spécifique ou s'il sera intégré dans le futur CPER. Une clarification de la position de l'État, déterminée en lien avec les Régions, sur la date de signature du prochain CPER et sur son périmètre devient urgente, pour prendre en compte les besoins en infrastructures du Grand Port Maritime.

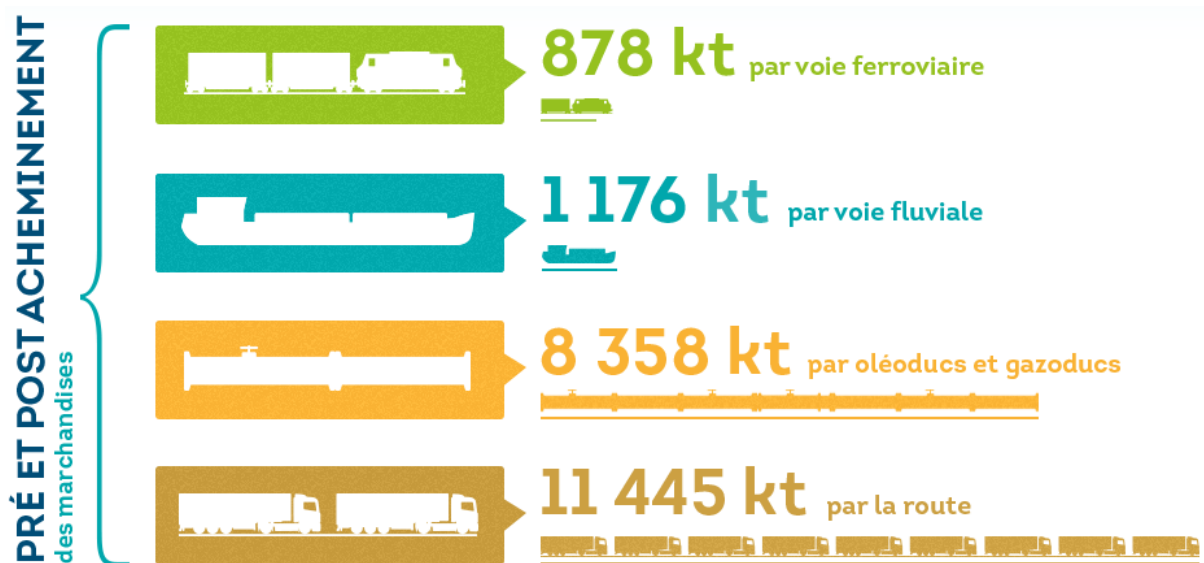
Améliorer la desserte ferroviaire

- Des potentiels de développement du fret ferroviaire

Le port de Nantes Saint-Nazaire génère près d'un tiers du trafic de fret ferroviaire en Pays de la Loire (plus de 800 000 t en 2019).

La part du ferroviaire dans l'ensemble des flux du port (hors oléoduc et transbordement) est comprise entre 10% et 15 % selon les années, l'objectif du Port étant d'atteindre 17 %. En France, la part modale du fret est de 10 %. À titre de comparaison, un rapport du Sénat paru le 2 juillet 2020 souligne qu'au plan national, plus de 80 % des pré- et post-acheminements portuaires reposent encore en France sur le mode routier (hors oléoducs) quand 50 % du fret

conteneurisé du port d'Hambourg est acheminé par voie ferroviaire ou fluviale¹⁰⁰. Certains ports français se distinguent également. C'est en particulier le cas de Dunkerque dont la part du fret ferroviaire s'élève à 31%.



Source : GPM

La répartition selon les modes est la suivante sur la période 2015-2019 :

- Oléoduc : entre 27 et 30%
- Fluvial : 7%
- Routier : 50 à 60%
- Ferroviaire : 10 à 15 %

M. Christophe HUAU, Directeur territorial Pays de la Loire Bretagne pour **SNCF Réseau**, reconnaissait fin 2018 que « *mis à part le transport de céréales, nous sommes dans une région où le fret est encore trop peu développé* »¹⁰¹.

À la suite de la Convention citoyenne sur le climat, le Président de la République a exprimé le souhait de développer à nouveau le transport de marchandises par le train. Dans cette perspective, le plan de relance annoncé début septembre prévoit des investissements pour le ferroviaire (4,7 milliards €) dont une partie devrait être orientée vers le fret. De plus, 200 millions € sont également prévus pour des investissements stratégiques dans les grands ports et leur verdissement, notamment les aménagements ferroviaires pour faciliter le report modal.

Pour le CESER, il convient que le Grand Port de Nantes Saint-Nazaire, avec le soutien de la Région saisisse les opportunités qui seront offertes par le plan de relance national, en particulier sur le développement du transport

¹⁰⁰ <https://www.senat.fr/rap/r19-580-1/r19-580-11.pdf>

¹⁰¹ <http://www.nantes.port.fr/ebook/Lemagazine94//files/assets/common/downloads/publication.pdf>

ferroviaire des conteneurs. Sur ce sujet, il serait opportun que le port dispose d'un véritable chantier de transport combiné comme la plupart des autres grands ports français et européens. L'étude initiée par la Région sur la mise en place d'un terminal ferroviaire à conteneurs devrait donc être reprise en ne s'attachant pas uniquement à des résultats à court terme mais en ayant une vision plus prospective.

- Des projets d'amélioration des infrastructures ferroviaires en Pays de la Loire

Pour assurer la desserte de son territoire, le port dispose de plusieurs accès au réseau ferroviaire tout au long de l'estuaire. La réalisation de la déviation de la raffinerie de Donges permettra d'accroître la sécurité de la voie. À cette occasion, la liaison entre le réseau ferroviaire dont le port est propriétaire et le réseau SNCF sera améliorée : le point d'entrée des installations ferroviaires du port à Donges sera géré à distance depuis Savenay, permettant un accès 24h/24 au réseau du port depuis le réseau national, et devrait donc faciliter le fret.

Par ailleurs, dans le cadre du transfert de la plateforme de triage de Nantes-État vers Blottereau des améliorations de la desserte fret de la zone de Cheviré seront réalisées, permettant de fluidifier la circulation des trains.

Le port a réalisé des investissements sur son propre réseau, avec notamment une troisième voie ouverte sur le site du Priory, afin d'accueillir des convois de fret de grande longueur ; il s'agit de prendre en compte le fait que la taille des convois a tendance à s'allonger, pour limiter les coûts. Il s'agit également d'anticiper une éventuelle hausse du trafic¹⁰².

Si l'état des voies est actuellement satisfaisant, des améliorations du réseau national contribueraient à dynamiser le potentiel du fret ferroviaire pour la desserte du Port.

Comme il l'avait écrit dans sa contribution de mars 2018 sur le contrat d'avenir, le CESER rappelle que La ligne Nantes-Angers est actuellement à la limite de la saturation, de même que la gare d'Angers, et l'accès à Nantes via le tunnel de Chantenay. L'amélioration de la signalisation annoncée dans le contrat d'avenir signé en février 2019, via l'ERTMS 2, pourrait, si les tests menés actuellement confirment sa pertinence, permettre d'augmenter le nombre de sillons disponibles, c'est-à-dire le nombre de passages de trains possible. Toutefois, elle ne solutionnera pas les difficultés posées par la circulation concomitante de trains sur la même voie à des vitesses différentes, ni la saturation de l'entrée est de Nantes.

¹⁰² <http://www.nantes.port.fr/ebook/Lemagazine97/files/assets/common/downloads/publication.pdf>

M. HUAU, Directeur régional territorial Pays de la Loire de **SNCF Réseaux**, indique au CESER que l'option privilégiée pour désaturer le trafic entre Nantes et Sablé réside actuellement dans la signalisation (ERTMS)

Le CESER souligne une nouvelle fois la nécessité de rénover la gare d'Angers, et de démarrer les études pour un doublement de la ligne Nantes-Angers-Sablé existante, ou à défaut une troisième voie sur certaines portions entre Nantes et Angers.

- La virgule de Savenay

Par ailleurs, la possibilité de réaliser une partie du trafic vers l'Île-de-France et l'Est de la France via Rennes pourrait être examinée. Elle permettrait d'utiliser la voie classique entre Rennes et Paris, qui n'est plus parcourue que par des TER depuis la mise en service de la LGV jusqu'à Rennes. Elle pose la question de la saturation possible de la gare de Rennes, et nécessite la création de la virgule de Savenay que le CESER a régulièrement appelé à réaliser. Cette virgule éviterait aux les trains qui circulent entre Saint-Nazaire et Rennes de faire demi-tour à Savenay avec un changement de locomotive.

Lors de son audition par le CESER, M. Christophe HUAU indique que la virgule de Savenay n'aurait pas de rentabilité commerciale et devrait donc être soutenue par l'État et les collectivités locales. Par ailleurs, le passage du fret par Rennes au lieu de Nantes se ferait au prix d'un allongement du trajet et un renchérissement du coût pour les clients, alors que c'est un élément prégnant dans la concurrence entre le rail et la route.

Le CESER considère qu'un travail sur le prix des sillons pourrait être mené afin d'éviter un surcoût pour les convois fret passant par des trajets alternatifs.

- L'électrification de la VFCEA

L'amélioration de la desserte de l'hinterland passe également par l'achèvement de l'électrification de la VFCEA (voie ferrée centre Europe Atlantique).

Lors de son audition devant le CESER, M. Alain SCHLESSER, directeur de la **CCI Régionale**, a souligné l'importance de cet axe pour le développement du port.

Comme le CESER l'a indiqué dans la contribution de mars 2018 sur le contrat d'avenir, l'électrification permettrait l'utilisation de la voie, tant pour les rames TGV que pour le fret ferroviaire. Le CESER réaffirme donc la nécessité de remettre à niveau l'infrastructure et d'électrifier l'axe Nevers-Chagny, soit une section d'environ 150 km. Cette opération permettrait de

relier par voie électrifiée le Port aux principaux axes de transport européens.

Auditionné par le CESER, M. Philippe GROSVALET, Président du **Conseil départemental de la Loire-Atlantique**, se montre prudent sur les travaux d'infrastructures ferroviaires, considérant qu'il faut « distinguer le souhaitable et le possible » : les aménagements ferroviaires souhaitables sont très onéreux et génèrent des questions d'acceptabilité.

M. Olivier HUAU, Directeur territorial de **SNCF Réseau**, précise que la régénération de la voie Nevers-Chagny, actuellement en cours de réalisation, ne comprend pas l'électrification de la voie.

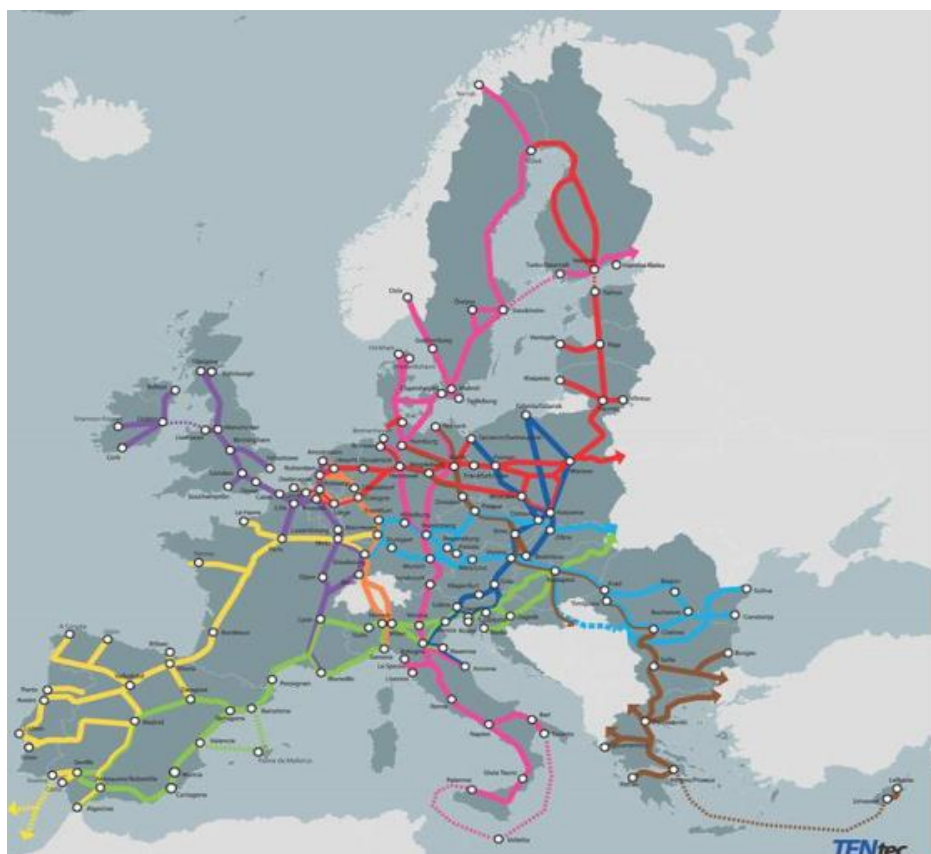
- Une opportunité de financement européen : le rattachement au réseau central RTE-T

Le **réseau transeuropéen de transport (RTE-T)** constitue le programme multimodal de développement des infrastructures de transport de l'Union européenne. Sa mise en œuvre repose sur plusieurs outils de financement et sur deux strates de planification :

- le réseau global, secondaire, dont l'achèvement est prévu en 2050 et qui s'étend sur toute l'Union européenne ;
- le réseau central, prioritaire, dont l'achèvement est prévu en 2030, composé des connections les plus importantes au sein du réseau global. Depuis 2013, au sein de ce réseau central, neuf corridors multimodaux principaux ont été identifiés, dont un corridor « Atlantique ». Ces corridors rassemblent les projets d'études et/ou de travaux prioritaires sur lesquels sont concentrés la grande majorité des financements européens en la matière¹⁰³. Dans la programmation actuelle, le Grand Port n'est pas rattaché au réseau central, toutefois, ce rattachement a été officialisé en 2018 pour l'axe Saint-Nazaire/Nantes/Angers/Tours et le port de Nantes-Saint-Nazaire pour la prochaine période de programmation 2021-2027.

Ce rattachement constitue une opportunité à saisir pour bénéficier de financements pour les infrastructures de fret desservant le grand port.

¹⁰³ Voir à ce sujet les précisions apportées dans l'étude des CESER de l'Atlantique sur les coopérations interrégionales, adoptée dans les différents CESER en octobre 2020



Les futurs corridors européens de transport à partir de 2021, source Union européenne ¹⁰⁴



Railways	
—	High speed Completed
- - -	High speed To be upgraded
- · - · -	High speed New Construction
—	Conventional Completed
- - -	Conventional To be upgraded
- · - · -	Conventional New Construction
Roads	
—	Comprehensive Completed
- - -	Comprehensive To be upgraded
- · - · -	Comprehensive New Construction
—	Core Completed
- - -	Core To be upgraded
- · - · -	Core New Construction
Inland Waterways	
—	Completed
- - -	To be upgraded
- · - · -	New Construction
Ports	
+	Core
+	Comprehensive
Airports	
+	Core
+	Comprehensive
Rail-Road Terminals	
+	Core
+	Comprehensive

France: le réseau central RTE-T



Le CESER souhaite que les travaux d'infrastructure cités ci-dessus, ou a minima les études préparatoires à ces travaux, figurent dans la prochaine contractualisation avec l'État, qui succédera au CPER 2015-2020. Les

¹⁰⁴ <https://atlanticcities.eu/prueba1/wp-content/uploads/2019/02/Corridor-Atl-FR.pdf>

projets interrégionaux devront être discutés avec les autres régions concernées. La SNCF, dont la capacité d'endettement est limitée par la loi, ne pourra investir sans le soutien de l'État et des collectivités.

- Une réflexion à mener sur les sillons fret sur l'axe Saint-Nazaire – Nantes - Sablé

Le Conseil régional souhaite renforcer les dessertes « passagers » en heures creuses. Le CESER approuve cette volonté, mais cette amélioration du service ne permettrait plus de réaliser les travaux de maintenance des voies durant la journée. À l'image de ce qui se fait en région parisienne, la SNCF devrait alors programmer ses travaux la nuit, ce qui aurait des incidences sur le trafic fret qui est réalisé prioritairement en nocturne.

Lors de leur audition devant le CESER, Messieurs Christophe HUAU et Olivier JUBAN, respectivement de **SNCF Réseau** et **SNCF mobilités**, signalent que l'augmentation du trafic pourrait conduire à terme vers une concurrence entre les trafics fret et voyageurs. Ils voient donc positivement l'accession de la Présidente de la Région à la tête du conseil de surveillance du Port. En ayant une visibilité sur les enjeux du fret et du transport de voyageur, la Région aura les cartes en main pour prioriser les différents trafics.

Messieurs Christophe HUAU et Olivier JUBAN signalent enfin que la réservation de sillons nécessite qu'ils soient effectivement utilisés, pour éviter des pertes financières pour la SNCF.

Auditionné par le CESER, M. Jean-Christophe HÉRRY, directeur de **Somaloir**, entreprise de manutention et de service pour les trafics rouliers, indique que Montoir n'est pas un port d'exportation de voitures neuves. Il considère que ce trafic ne pourra se développer que si le transport ferré vers Montoir peut être proposé, les camions ne permettant pas d'offrir le volume suffisant. Il existe déjà un embranchement qui arrive en cœur du poste roulier. Le sous-développement du fret ferroviaire est selon M. HÉRRY dû à un problème d'offre commerciale de la part des entreprises ferroviaires et d'incitation des logisticiens à utiliser le fer.

Le CESER souhaite que la Région, en se saisissant de ses compétences en tant qu'autorité organisatrice des mobilités, ainsi que de ses responsabilités dans la gouvernance du Port, poursuive avec le Port et la SNCF sa réflexion sur la priorisation des réseaux, via un schéma directeur, tout en soulignant qu'à terme une amélioration en matière de capacité devra être réalisée.

Améliorer la desserte routière

Le port est desservi dans sa partie aval par la RN171 et la RN165 qui permet un accès en 4 voies vers Paris, ainsi qu'à la « route des estuaires », permettant par l'A83 de rejoindre Bordeaux au Sud, et la N137 Rennes et la Normandie au Nord.

M. Gilles BONTEMPS, personnalité qualifiée membre du **conseil de surveillance** du Grand Port maritime, émet lors de son audition le souhait de la mise à 2x3 voies de la RN165 entre Savenay et Nantes, et de l'aménagement de la RN171 entre Savenay et Blain.

Le point noir reste l'agglomération nantaise, où se joignent le transit et le trafic pendulaire.

Le CESER a régulièrement rappelé son soutien à un grand contournement de Nantes (pas nécessairement à quatre voies, en priorisant la traversée de la Loire au niveau d'Ancenis) traversées et à un franchissement de Loire à proximité immédiate du périphérique Ouest de Nantes, tenant compte des contraintes dues à l'activité portuaire. Ce projet a été inscrit dans le contrat d'avenir signé entre l'État et la Région en 2019.

Le CESER souhaite que ces projets puissent être soutenus dans le cadre des prochaines contractualisations entre l'État et la Région.

Développer une politique commerciale offensive

Au-delà de la diversification de l'activité, le port doit aussi pouvoir faire connaître et promouvoir son offre.

M. Olivier TRÉTOUT a indiqué que le Port a adopté une nouvelle organisation de ses services commerciaux, avec une direction du développement et une direction du marketing, pour ne plus connaître d'occasion manquée. Le port souhaite travailler en lien avec la CCI sur la recherche de clients potentiels et la réponse à leurs besoins.

Par ailleurs, en 2018, a été lancée une nouvelle marque pour promouvoir le port, dénommée : *Be My Port*¹⁰⁵. Les partenaires en sont, outre le Port, l'union maritime, la Région, le Département de Loire-Atlantique, les agglomérations de Nantes et Saint-Nazaire, ainsi que l'association PASCA. Cette association ligérienne œuvre à la compétitivité des entreprises et des territoires en mobilisant les leviers Achats et Logistique. Elle regroupe des entreprises, des collectivités, des établissements de formations et de recherches, des pôles de compétitivité, etc.¹⁰⁶. Les entreprises participantes sont : TGO, Somaloir, Idéa, Sea-Invest, CLT et Flexiloire, Sogebbras.

Le collectif se donne les objectifs suivants :

¹⁰⁵ <https://www.bemyport.fr/>

¹⁰⁶ <https://pasca.fr/association-pasca/>



L'idée est d'inviter les entreprises portuaires à participer à la construction des outils marketing nécessaires pour assurer la visibilité de la place portuaire face à la concurrence, et à la réalisation d'actions collectives : salons liés aux filières structurantes du territoire, événements promotionnels dirigés vers les entreprises et les chargeurs...¹⁰⁷

Be My Port dispose d'un site internet dédié, qui mériterait cependant d'être actualisé régulièrement : au 1er avril 2020, la dernière actualité datait du mois de novembre 2019.

Auditionné par le CESER, M. Pascal VIALARD, président de **l'Union maritime Nantes Port**, a souligné la qualité du travail mené de manière collective par les différentes structures qui composent *Be my port*.

M. RENAUDEAU, personnalité qualifiée au sein du conseil de surveillance, abonde en ce sens.

Le CESER soutient le travail collaboratif mené par les différentes structures à l'origine de *Be My Port*, et les objectifs que s'est donnés le collectif. Il est important d'associer les différents acteurs pour une promotion plus efficace du port. Il considère que la coordination entre la communication

¹⁰⁷ <http://www.nantes.port.fr/ebook/Lemagazine95/files/assets/common/downloads/publication.pdf>

de *Be my port* et celle du port devrait sans doute être étudiée, afin de renforcer l'identification du collectif et des actions qu'il a réalisées.

Proposer une offre de service au niveau des ambitions du port

Outre un espace suffisant pour accueillir les différents trafics, le port doit disposer d'équipements performants pour assurer son attractivité vis-à-vis des armateurs.

Le guichet unique réglementaire

Le guichet unique réglementaire, situé à Montoir, inscrit dans le CPER 2015-2020, est opérationnel depuis l'automne 2019. Il facilite les contrôles sanitaires et douaniers des marchandises en provenance de pays extérieurs à l'Union européenne et permet de réaliser les contrôles à l'importation des produits alimentaires. Il permet de réduire significativement les temps de passage douaniers, et pourra donc favoriser le développement des trafics en matière agroalimentaire. Ces échanges pourraient être dynamisés suite au Brexit.

Un port intelligent

Nantes Saint-Nazaire Port a engagé une démarche "smart port". Elle vise à anticiper les besoins des entreprises et industries du territoire, être à l'écoute des acteurs portuaires, croiser les expertises et faire émerger des solutions numériques.

Suite au hackaton (concours d'informaticiens destiné à rechercher des innovations) organisé en novembre 2019, le port s'est engagé à investir dans le développement de trois solutions, permettant pour la première de réduire les émissions de polluants en évaluant plus précisément leur heure d'arrivée au port, pour la deuxième d'améliorer l'information sur les conditions de circulation, et pour la troisième pour communiquer des informations au grand public.

Auditionné par le CESER, M. Jean-Christophe HERRY, directeur de l'entreprise **Somaloir**, indique que la connectivité est importante, par exemple pour pouvoir tracer les véhicules neufs en permanence. Il indique qu'on pourrait imaginer à l'avenir faire des livraisons directement sur le port de voitures commandées en concessions. L'entreprise Somaloir est ainsi investie dans le projet de port intelligent.

Le CESER appuie la démarche du recours aux nouvelles technologies pour développer des offres nouvelles à l'attention des clients du port, pour accélérer les procédures, et pour mieux faire connaître le port au grand

public comme aux professionnels. Le port doit rester à la pointe en matière de technologie numérique, pour conserver son attractivité.

Un équipement adapté aux nouveaux trafics

Les entrepôts logistiques

Afin de diversifier son trafic de vrac, le port devra se doter de lieux de stockage. Or, il manque actuellement d'entrepôts logistiques. En particulier, pour son trafic agro-alimentaire, le port ne dispose d'aucun entrepôt frigorifique, comme l'a notamment souligné M. Olivier TRÉTOU lors de son audition.

M. Pascal VIALARD, Président de **l'Union Maritime Nantes Port**, a regretté lors de son audition le manque de plateformes logistiques sur le port de Nantes Saint-Nazaire.

L'avenant signé en août 2020 au CPER 2015-2020 prévoit la finalisation de la viabilisation de la plateforme logistique à l'est de Montoir-de-Bretagne. L'avenant précise que ces premiers travaux s'inscrivent dans une perspective de développement de la chaîne logistique froide, dans une perspective d'économie circulaire en lien avec le terminal méthanier de Montoir, dans le cadre d'un projet d'ampleur évalué à 20 M€.

Selon M. Bruno MICHEL, Directeur du terminal méthanier **ELENGY** de Montoir-de-Bretagne, la réalisation de cette liaison s'avèrerait complexe techniquement.

Pour le CESER, les projets prévus au CPER doivent être réalisés rapidement, et la création d'un entrepôt frigorifique sur le site de Montoir, à proximité du terminal conteneurs, doit être inscrite dans le prochain projet stratégique du Port. Le CESER préconise le lancement rapide d'une étude afin de déterminer si le froid fatal issu du terminal méthanier de Montoir peut être utilisé pour le ou les futurs entrepôts frigorifiques. Il serait souhaitable que ces derniers soient implantés sur un terrain non concédé actuellement pour rester accessibles à toutes les entreprises.

De manière générale, des entrepôts pourraient être installés sur les espaces qui pourraient être libérés par d'autres activités. Les opportunités de financement européen, notamment les fonds structurels, devront être saisies pour ces investissements.

Les grues et portiques

Le port se doit de disposer d'outils de levage adaptés aux besoins actuels. Ainsi, le trafic lié aux éoliennes marines a nécessité l'achat de deux grues spécifiques de capacité importante (150 et 250 tonnes respectivement). De son côté, la société TGO (terminal grand ouest), concessionnaire du terminal à conteneur de

Montoir, a installé en 2018 un nouveau portique afin de pouvoir charger et décharger des porte-conteneurs de 8000 EVP¹⁰⁸.

La question de la disponibilité du matériel est cruciale : ainsi, en 2018, la société MSC a annoncé l'arrêt de son activité porte-conteneurs à Bordeaux, et l'acheminement des conteneurs par voie terrestre vers Marseille et Le Havre. Cet abandon est lié en partie à l'absence d'équipements suffisants¹⁰⁹.

Des acteurs portuaires soulignent parallèlement la nécessité pour le port, dont les moyens pourraient évoluer à la baisse du fait de la diminution de certains trafics liés aux énergies fossiles, de rester vigilant sur ses investissements.

Auditionné par le CESER, M. Laurent CASTAING, directeur des **Chantiers de l'Atlantique** et membre du conseil de développement du Port, considère que la location d'équipements utilisés ponctuellement peut être plus intéressante que l'achat du matériel. Il juge que le Port est suréquipé concernant certains matériels.

Auditionné par le CESER, Olivier TRETOUT, Président du **Directoire du Port**, fait état de l'élaboration récente d'un plan pluriannuel d'investissement permettant de préparer l'évolution de l'activité pour les dix ans à venir.

Au-delà de la question de la structure, privée ou publique, qui doit réaliser l'investissement, il est essentiel pour le CESER que le port et les entreprises du complexe disposent de matériel leur permettant d'assurer leur compétitivité. Il serait souhaitable qu'une stratégie commune soit adoptée en la matière. Le plan pluriannuel d'investissement annoncé par le port constitue en ce sens une première étape positive pour le CESER.

¹⁰⁸ <https://www.ouest-france.fr/pays-de-la-loire/saint-nazaire-44600/saint-nazaire-un-nouveau-portique-geant-pour-les-conteneurs-5875641>

¹⁰⁹ <https://www.lesechos.fr/pme-regions/actualite-pme/le-port-de-bordeaux-perd-la-moitie-de-son-traffic-conteneurs-136655>

Conclusion : engager dès aujourd'hui la transformation du port pour préparer l'avenir

Le Grand Port Maritime de Nantes Saint-Nazaire, comme la plupart de ses concurrents, tire l'essentiel de ses ressources du trafic d'hydrocarbures. Le trafic du charbon est en voie d'extinction, celui du pétrole devrait à moyen terme décliner. Le gaz naturel pourrait prendre le relai à court terme, mais devrait aussi décliner du fait de la volonté du législateur de sortir de la dépendance aux énergies fossiles.

L'orientation du port vers les énergies renouvelables, en particulier les énergies marines renouvelables, est une nécessité. Elle sera source de développement économique du territoire et pourra apporter des ressources via la location du foncier portuaire. Toutefois, les trafics qui pourraient être générés ne seront vraisemblablement pas en mesure de prendre le relai des énergies fossiles.

Certains trafics agricoles pourraient être affectés par des évolution des modes de production ou de consommation. La volonté de réindustrialiser le territoire pourrait conduire à faire évoluer le trafic de certains produits manufacturés.

Il apparaît donc que le port pourrait à moyen terme voir diminuer fortement une bonne part des revenus qu'il tire des droits de port. Au total, ces droits de port et taxes marchandises constituent plus de la moitié de ses revenus commerciaux.

Des revenus pourront être tirés par le développement d'autres trafics (cabotage, échanges avec l'Irlande, autoroute de la mer, paquebots...), ainsi que par la valorisation du foncier du port par l'amodiation, mais ils ne pourront probablement pas se substituer aux revenus tirés du trafic des énergies fossiles.

Plusieurs interlocuteurs que le CESER a rencontrés ont montré leur forte préoccupation sur le sujet. C'est le cas de M. Pascal VIALARD, Président de l'Union Maritime Nantes Ports, qui souligne que le port ne sera demain probablement pas dans la même situation financière qu'aujourd'hui. M. Philippe BILLANT, directeur de la raffinerie TOTAL de Donges, s'interroge sur les moyens que le port pourra trouver pour financer ses activités.

Le CESER partage ces préoccupations. Il considère indispensable de maintenir la vocation première du port comme facteur de développement du transport maritime. Cela implique une modernisation de l'outil, des accès terrestres performants, une main d'œuvre formée aux métiers d'aujourd'hui et de demain, une politique commerciale offensive, une recherche de nouveaux trafics et une

sélection des entreprises bénéficiaires des amodiations pour qu'elles participent au développement de l'activité.

Un certain nombre de missions du port relèvent du service public, elles appellent de l'État un financement à la hauteur. C'est notamment le cas des missions liées à la préservation de l'environnement et au dragage.

Le Port est aussi une infrastructure qui doit être au service de son territoire, favorisant le développement de l'industrie, de l'agriculture, des services sur son hinterland. L'implication des collectivités territoriales – intercommunalités, Département, Région – dans la gouvernance, aux côtés de l'Etat, est indispensable. L'accession de la Présidente du Conseil régional à la tête du conseil de surveillance en est un signe fort. L'élaboration du projet stratégique devrait porter la marque de cette montée en puissance des collectivités territoriales et en particulier de la Région dans la gouvernance du port.

Le CESER souhaite qu'au-delà du projet stratégique qui porte sur les prochaines années, la Région propose, dans son document de stratégie territoriale portuaire, une vision du développement du port pour les décennies à venir. Les entreprises du domaine portuaire pourraient également être représentées au conseil de surveillance, afin de renforcer le lien entre l'institution et ses utilisateurs.

Enfin, c'est dès aujourd'hui qu'il faut prendre en compte les enjeux du changement climatique et les conséquences qu'il pourrait avoir sur le territoire, en particulier sur le trait de côte, le niveau de la Loire et les événements météorologiques majeurs. Elles pourraient conduire à devoir déplacer certaines infrastructures ou adapter certains trafics.

Le Port de Nantes Saint-Nazaire, qui est selon M. Philippe GROSVALET « *le plus petit des grands ports, et le plus grands des petits* » dispose à la fois de la force de frappe d'un Grand port maritime et de la souplesse des petits ports. Il doit s'appuyer sur la diversité de ses activités pour s'adapter aux évolutions des trafics. Cette adaptabilité semble d'autant plus essentielle face à la crise économique provoquée par l'épidémie du coronavirus.

Infrastructure majeure du territoire ligérien, le Port de Nantes, devenu Port de Nantes Saint-Nazaire, a su s'adapter aux différentes évolutions des trafics au cours des siècles. Il devra encore affronter des évolutions majeures voire des révolutions dans les prochaines décennies et doit donc dès maintenant, se préparer à ces changements, et ainsi, poursuivre ses activités en restant en permanence au service du développement économique, social et environnemental du territoire régional et national.

1. Enclencher la transformation du modèle économique du port dans un contexte de transitions

Des trafics et activités menacés à moyen et long terme

Pour anticiper l'évolution des trafics, en particulier la diminution du trafic des énergies fossiles, prévue à court terme pour le charbon, à moyen terme pour le pétrole et à plus long terme pour le gaz :

- Prévoir la reconversion du terminal charbonnier de Montoir pour dynamiser le trafic portuaire, dans le cadre de la disparition prévue à court terme du trafic du charbon.
- Réaffirmer, dans le projet stratégique, le rôle joué par la raffinerie de Donges.
- Soutenir le projet d'ELENGY de transport ferroviaire de GNL permettant de diminuer le trafic routier via l'inscription au prochain CPER du raccordement du terminal méthanier au réseau ferré du Port
- Soutenir auprès de GRTgaz le projet d'augmentation des capacités du réseau relié au terminal méthanier.
- Étudier les projets de fabrication d'hydrogène en tenant compte, en particulier, de leur bilan carbone.
- Anticiper les changements de pratiques et de consommation en matière alimentaire et agricole

Des opportunités de développement pour le port

Développer les trafics non énergétiques

- Développer le trafic conteneurs en garantissant un équipement performant du Port avec au moins 3 portiques en état de fonctionnement pour pouvoir accueillir plusieurs navires en même temps.
- Solliciter auprès de l'Union européenne et de l'État des financements sur la durée pour la (ré)ouverture d'autoroutes de la mer, en particulier de Montoir vers la péninsule ibérique, sans les conditionner à l'ouverture aux passagers. Les armateurs doivent également s'engager durablement.

- Développer l'accueil de navires de croisière de taille raisonnable, en travaillant avec les autres ports de la façade Atlantique pour pouvoir proposer un parcours de croisière intéressant pour les armateurs.
- Lancer une démarche collective avec les collectivités dans le cadre du Brexit afin de développer les trafics avec l'Irlande

Positionner le Port sur la transition énergétique et les filières industrielles stratégiques en Pays de la Loire

- Affirmer l'orientation de l'activité du port vers les énergies renouvelables et les énergies marines en particulier, tout en tenant compte que le trafic lié aux énergies renouvelables ne présente pas actuellement le potentiel pour remplacer celui lié aux énergies fossiles, au moins en volume.
- Identifier les sites propices à la fabrication d'hydrogène vert sur le Grand Port Maritime, en particulier sur des zones en reconversion (à l'exemple de Cordemais).
- Optimiser la gestion l'amodiation au service du développement économique du port, de ses trafics, et des filières industrielles stratégiques en sélectionnant les entreprises occupant le domaine portuaire et en adaptant les loyers pour privilégier celles qui participent au développement du trafic.
- Développer le trafic fluvial, en s'appuyant notamment sur le service Flexiloire, en faisant évoluer si besoin l'organisation pour diminuer le coût du service (le sujet fait débat au sein du CESER).
- Étudier la possibilité de promouvoir le transport fluvial des gravats lors des grands chantiers publics.
- Encourager les pratiques vertueuses des armateurs, en installant par exemple des bornes d'alimentation électriques pour les opérations des navires à quai, pour améliorer l'acceptabilité de la cohabitation des activités portuaires et urbaines.
- Développer l'économie circulaire et l'écologie industrielle en l'inscrivant dans le prochain projet stratégique et en engageant une action volontariste de l'autorité portuaire en accompagnement des entreprises. Un soutien des pouvoirs publics, et notamment de la Région, pour les recherches dans ce domaine est souhaitable.

2 - Faire face aux enjeux sociaux d'aujourd'hui et de demain

Gérer les conséquences locales d'une situation sociale complexe au plan national

- Les avis sont partagés au sein du CESER sur les éventuelles solutions à adopter pour améliorer la situation sociale du port. Tout ne pourra pas être réglé au plan local, la plupart des conflits trouvant leur origine dans des sujets nationaux, allant souvent au-delà des problématiques strictement portuaires.
- Toutefois, l'approfondissement des échanges au sein des différentes instances de dialogue social peut contribuer à trouver des points d'accords entre les acteurs.

Assurer le maintien et le développement de l'emploi direct et induit

- Conduire un exercice prospectif sur l'évolution des emplois, notamment en lien avec la transition énergétique, afin d'adapter l'offre régionale de formation.
- Mettre en place un accompagnement stratégique des filières en transition pour préparer l'avenir des territoires concernés, notamment sur l'estuaire.

3 - Être un port acteur de son environnement

Concilier l'activité portuaire et la protection des espaces naturels et de l'environnement

Un rôle de protection des espaces naturels qui doit être soutenu

- Solliciter auprès de l'État la reconnaissance du rôle du Grand Port Maritime en matière de gestion environnementale en l'accompagnant d'une dotation spécifique, au-delà du dragage.

Faut-il une protection supérieure sur une partie de l'estuaire ?

- Faire aboutir, dans des délais raisonnables, les débats sur la création d'un parc naturel régional et/ou d'une réserve naturelle sur une partie de l'Estuaire.
- Intégrer le Port dans un projet de territoire autour de l'Estuaire, impliquant les collectivités et les acteurs économiques et associatifs concernés.

Le site du Carnet, entre développement des énergies renouvelables et zone à protéger

- Faire suivre d'effets le compromis trouvé entre, d'une part, le maintien d'espaces pour les activités actuelles et futures du GPM, afin de d'assurer son adaptabilité aux nouveaux trafics et sa compétitivité, et d'autre part, la préservation voire l'amélioration de la richesse des espaces à vocation naturelle, sous-réserve des conditions suivantes :
- L'application d'un principe de gestion économe de l'espace, et de la méthodologie « Éviter – Réduire – Compenser », sans oublier les besoins d'aménagement pour la desserte terrestre.
- Les marges de manœuvre des sites existants doivent être recherchées en priorité, malgré les coûts potentiels que peut générer la dépollution si elle est nécessaire. À titre d'exemple, le terminal charbonnier devrait être, à court ou moyen terme, libéré pour une autre activité portuaire sans qu'il y ait en l'espèce de dépollution importante à prévoir.
- La vocation du site du Carnet sur la thématique des énergies renouvelables devra être respectée sur les espaces à aménager.
- Préciser le projet global, qu'il s'agisse des implantations effectivement prévues ou des dessertes à réaliser.

Des effets de l'activité portuaire sur l'environnement à contrôler

- Poursuivre le suivi continu et transparent des conséquences environnementales du dragage et exiger de l'Etat qu'augmente sa participation en cas d'évolution des coûts pour des raisons environnementales.
- Objectiver les risques inhérents aux entreprises du complexe industrialo-portuaire. Le CESER souhaite que l'État mette en œuvre toutes les diligences pour que les entreprises respectent la réglementation.

Un port acteur du territoire

Une implantation dans les espaces urbains à valoriser

- Réaliser une étude prospective sur l'activité portuaire nantaise, prenant en compte les aspects économiques, industriels et environnementaux, y compris les conséquences du changement climatique.

- Conserver l'ensemble du domaine foncier aménagé ou aménageable du Port, y compris en milieu urbain, sans céder à la pression foncière.
- Rechercher la complémentarité des activités avec l'agglomération nantaise ; par exemple, en aménageant le quai Wilson pour accueillir des paquebots de taille raisonnable
- Signer, à l'image de ce qui a été engagé entre la CARENE et le Grand Port, une charte avec la métropole nantaise, visant à intégrer pleinement le port et ses installations dans l'agglomération.

Promouvoir une gouvernance permettant de prendre en compte les enjeux du port en lien avec son territoire

- Prendre en compte dans le projet stratégique du Port, le document de stratégie territoriale que rédige actuellement la Région en lien avec les collectivités territoriales membres du conseil de surveillance.
- Associer l'ensemble des intercommunalités de l'estuaire, même si elles ne sont pas représentées dans le conseil de surveillance.
- Demander à l'Etat d'intégrer au conseil de surveillance du Port des représentants d'entreprises qui y travaillent directement.

Intégrer le Port dans un projet de territoire autour de l'Estuaire

- Entretenir un dialogue avec les collectivités de l'ensemble de l'Estuaire et travailler à la définition d'un projet de territoire intégrant le Port.

Anticiper les effets du changement climatique

- Tenir compte dès à présent du risque de submersion et d'inondation dans l'implantation et l'architecture de ses infrastructures (possibilité de repli sur les étages supérieurs des bâtiments, installation sur pieux...).
- Maintenir voire créer des espaces tampon permettant de stocker l'eau.
- Prévoir, à moyen/long terme, d'adapter l'activité (gabarit des navires notamment) et de déplacer certaines infrastructures existantes.
- Missionner l'observatoire sur le changement climatique, mis en place fin 2020 par la Région, sur les problématiques du port.

Faire du premier port de la façade Atlantique un pôle de développement du Grand Ouest

Développer les coopérations et les complémentarités dans un contexte de concurrence

- Développer les coopérations entre les ports quand elles peuvent être trouvées.
- Au niveau national, rechercher les complémentarités malgré la concurrence qui existe entre les ports.
- Faire du développement du cabotage un des objectifs du prochain projet stratégique, en coopération avec les autres ports de la façade atlantique.

Elargir l'hinterland du port

Améliorer la desserte ferroviaire

- Se saisir, avec le soutien de la Région des opportunités qui seront offertes par le plan de relance national, en particulier sur le développement du transport ferroviaire des conteneurs. Il serait opportun que le port dispose d'un véritable chantier de transport combiné.
- Améliorer la capacité de l'axe Nantes-Angers-Sablé, par des travaux immédiats ou de plus long terme : capacité de la gare d'Angers, études pour un doublement de la ligne Nantes-Angers-Sablé existante, ou à défaut une troisième voie sur certaines portions entre Nantes et Angers.
- Relancer les études sur la virgule de Savenay, en conduisant un travail sur le prix des sillons afin d'éviter un surcoût pour les convois fret passant par des trajets alternatifs.
- Poursuivre les démarches auprès de l'Etat et SNCF Réseau pour l'électrification de l'axe Nevers-Chagny, afin de relier par voie électrifiée le Port aux principaux axes de transport européens.
- Faire figurer dans la prochaine contractualisation avec l'Etat ces travaux d'infrastructure, ou a minima les études préparatoires.
- Adopter entre la Région, le Port et la SNCF un schéma directeur pour prioriser les travaux.

Améliorer la desserte routière

- Inscrire dans les prochaines contractualisations entre l'État et la Région le grand contournement de Nantes (pas nécessairement à quatre voies, en priorisant la traversée de la Loire au niveau d'Ancenis) et un franchissement de Loire à proximité immédiate du périphérique Ouest de Nantes, tenant compte des contraintes dues à l'activité portuaire.

Développer l'offre commerciale du Port

- Associer les différents acteurs présents au sein de *Be My Port* pour une promotion plus efficace du port auprès des entreprises de la région et du grand ouest.

Proposer une offre de service au niveau des ambitions du port

- Maintenir le port à la pointe en matière de technologie numérique, pour conserver son attractivité.
- Réaliser rapidement les projets prévus au CPER, notamment dans son avenant de l'été 2020.
- Inscrire, dans le projet stratégique, la création d'un entrepôt frigorifique sur le site de Montoir, à proximité du terminal conteneurs. Lancer rapidement une étude afin de déterminer si le froid fatal issu du terminal méthanier de Montoir peut être utilisé pour le ou les futurs entrepôts frigorifiques.
- Élaborer une stratégie commune sur les investissements en équipement, en particulier les grues et les portiques, entre le Port et les entreprises du complexe.

Forces/faiblesses/menaces/opportunités pour le développement économique du port

FORCES	FAIBLESSES
Infrastructures portuaires et équipements qui offrent un potentiel de développement des trafics Guichet unique réglementaire Hinterland dynamique avec des activités diversifiées Un accès routier au port en 2x2voies Une gouvernance originale permettant aux collectivités de s'impliquer davantage dans l'avenir du port, tout en restant un port d'Etat de premier rang Des espaces qui pourront faire l'objet d'une requalification Un territoire diversifié et des implantations au cœur des villes	Transport ferroviaire : manque d'offre commerciale, infrastructures à améliorer, délais d'acheminement, coûts... Un climat social qui a des conséquences sur l'activité du port Pas ou peu d'entrepôts logistiques sur la zone portuaire. Pas d'entrepôt frigorifique partagé Impossibilité pour le port d'accueillir les plus gros porte-conteneurs Réserve foncière du Port limitée Un positionnement géographique en périphérie des principaux flux européens de fret maritime.
MENACES	OPPORTUNITES
Concurrences des autres GPM, en particulier le Havre pour les conteneurs et La Rochelle pour les céréales et marchandises diverses. Concurrence des ports régionaux, à l'image de Brest et Lorient (produits agro/viandes conteneurisés/vrac agro) mais	Des atouts par rapport au Havre : • pas de goulet d'étranglement à l'entrée du port, ce qui doit encourager le GPM à inciter les importateurs à utiliser Montoir • un transport fluvial par barges qui fonctionne mal au Havre, du fait notamment de l'absence d'accès direct entre la Seine et le port, générant des problèmes

aussi des ports étrangers, notamment au nord de l'Europe	d'engorgement, des délais d'attente des conteneurs trop longs ¹¹⁰
Conséquences de la transition énergétique sur l'activité du GPM (70 % de son activité dépend actuellement des énergies fossiles)	La possibilité de recourir aux fonds européens, notamment suite au rattachement au réseau central européen de transport
Concentration au niveau mondial des compagnies maritimes (5 à 6 acteurs majeurs) qui risquent de privilégier les plus grands ports	Le développement d'une nouvelle économie circulaire en lien avec la transition écologique
A long terme, enjeu du réchauffement climatique sur l'estuaire de la Loire	Le guichet unique réglementaire qui offre des opportunités pour l'import, en particulier des produits de la mer

Trafic du GPM en 2019

COMPARATIF TRAFICS GPMNSN 2018/2019

		2019	2018	Variation en %	
IMPORT		22 451 904	22 055 000	1,80	↗
Vracs liquides	1 Pétrole Brut	7 816 103	8 770 000	-10,88	↘
	2 Produits raffinés	1 337 816	1 034 000	29,38	↗
	3 Gaz naturel	7 145 257	5 042 000	41,71	↗
	4 Autres	549 998	506 000	8,70	↗
Total 1 Vracs liquides		16 849 175	15 352 000	9,75	↗
2 Vracs secs	1 Céréales	10 237	12 000	-14,69	↘
	2 Alim. Bétail oléag	1 921 293	1 900 000	1,12	↗
	3 Charbon	285 949	1 287 000	-77,78	↘
	4 Sable de Mer	1 240 676	1 257 000	-1,30	↘
	5 Engrais	125 213	140 000	-10,56	↘
	6 Autres	528 839	605 000	-12,59	↘
Total 2 Vracs secs		4 112 206	5 201 000	-20,93	↘
3 Marchandises diverses	1 Bois d'œuvre	46 877	61 000	-23,15	↘
	2 Conteneurs	831 124	821 000	1,23	↗
	3 Ro-ro	363 863	370 000	-1,66	↘
	4 Autres	248 659	250 000	-0,54	↘
Total 3 Marchandises diverses		1 490 523	1 502 000	-0,76	↘

¹¹⁰ Un projet de création d'un passage protégé pour les barges est envisagé, mais tarde à se concrétiser : voir <https://www.lesechos.fr/industrie-services/tourisme-transport/le-port-du-havre-peine-toujours-a-developper-le-transport-fluvial-760853>

EXPORT		8 230 326	10 429 000	-21,08	⬇
	2 Produits raffinés	3 919 294	4 787 000	-18,13	⬇
	3 Gaz naturel	1 421 947	2 210 000	-35,66	⬇
	4 Autres	429 608	592 000	-27,43	⬇
Total 1 Vrac liquides		5 770 849	7 589 000	-23,96	⬇
2 Vrac secs	1 Céréales	687 617	952 000	-27,77	⬇
	2 Alim. Bétail oléag	64 481	19 000	239,37	⬆
	5 Engrais	67 906	66 000	2,89	⬆
	6 Autres	450 742	476 000	-5,31	⬇
Total 2 Vrac secs		1 270 746	1 513 000	-16,01	⬇
3 Marchandises diverses	1 Bois d'œuvre	0	0		
	2 Conteneurs	952 846	1 057 000	-9,85	⬇
	3 Ro-ro	213 378	225 000	-5,17	⬇
	4 Autres	22 508	45 000	-49,98	⬇
Total 3 Marchandises diverses		1 188 731	1 327 000	-10,42	⬇
IMPORT + EXPORT		30 682 230	32 484 000	-5,55	⬇
1 Vrac liquides	1 Pétrole Brut	7 816 103	8 770 000	-10,88	⬇
	2 Produits raffinés	5 257 111	5 821 000	-9,69	⬇
	3 Gaz naturel	8 567 204	7 252 000	18,14	⬆
	4 Autres	979 606	1 098 000	-10,78	⬇
Total 1 Vrac liquides		22 620 024	22 941 000	-1,40	⬇
2 Vrac secs	1 Céréales	697 854	964 000	-27,61	⬇
	2 Alim. Bétail oléag	1 985 774	1 919 000	3,48	⬆
	3 Charbon	285 949	1 287 000	-77,78	⬇
	4 Sable de Mer	1 240 676	1 257 000	-1,30	⬇
	5 Engrais	193 119	206 000	-6,25	⬇
	6 Autres	979 581	1 081 000	-9,38	⬇
Total 2 Vrac secs		5 382 952	6 714 000	-19,82	⬇
3 Marchandises diverses	1 Bois d'œuvre	46 877	61 000	-23,15	⬇
	2 Conteneurs	1 783 970	1 878 000	-5,01	⬇
	3 Ro-ro	577 241	595 000	-2,98	⬇
	4 Autres	271 166	295 000	-8,08	⬇
Total 3 Marchandises diverses		2 679 255	2 829 000	-5,29	⬇

Bibliographie

Le CESER s'est notamment appuyé sur les documents et sites internet ci-dessous pour l'élaboration de cette étude. De nombreuses références complémentaires figurent directement dans les notes de bas de page.

Rapports

Une nouvelle dynamique de développement de la façade atlantique -Vers un renforcement des coopérations et des synergies interrégionales, CESER de l'Atlantique, 2020

https://ceser.paysdelaloire.fr/wp-content/uploads/CESER-de-lAtlantique_rapport_dynamiques_developpement.pdf

"Réarmer" nos ports dans la compétition internationale, rapport d'information relatif à la gouvernance et à la performance des ports maritimes, Michel VASPART, Sénat, 2020

<http://www.senat.fr/notice-rapport/2019/r19-580-1-notice.html>

L'adaptation des ports maritimes aux conséquences du changement climatique, Note de synthèse de l'institut supérieur d'économie maritime Nantes Saint-Nazaire (ISEMAR), 2020

<https://www.isemar.fr/wp-content/uploads/2020/04/Note-de-synthese-219-Adaptation-des-ports-maritimes-aux-conse%CC%81quences-du-changement-climatique.pdf>

Rapport annuel 2019, Grand Port Maritime de Nantes Saint-Nazaire

<http://www.nantes.port.fr/lautorite-portuaire/rapport-annuel/>

La compétitivité des ports français à l'horizon 2020 : l'urgence d'une stratégie, rapport d'information de MM. Hervé MAUREY et Michel VASPART, Sénat, 2019

<https://www.senat.fr/notice-rapport/2018/r18-312-notice.html>

Ports de la Vallée de Seine : mettre la gouvernance au service de la performance, CESER de Normandie, octobre 2017

<https://ceser.normandie.fr/index.php/ports-de-la-vallee-de-seine-mettre-la-gouvernance-au-service-de-la-performance>

La réforme des Grands Ports Maritimes de 2008, Note de synthèse de l'institut supérieur d'économie maritime Nantes Saint-Nazaire (ISEMAR), 2010

<https://www.isemar.fr/wp-content/uploads/2016/11/note-de-synthese-isemar-121.pdf>

Autres documents

Projet stratégique 2015-2020, Grand Port Maritime Nantes Saint-Nazaire

http://www.nantes.port.fr/fileadmin/Images/6.Actualites/Projet_strategique_2015-2020.pdf

25 300 emplois salariés sur le complexe industrialo-portuaire de Nantes Saint-Nazaire, Sonia Besnard, Guillaume Coutard, Insee flash Pays de la Loire, juillet 2020

<https://www.insee.fr/fr/statistiques/4635428>

Dossier de presse du comité interministériel de la mer 2019

https://www.gouvernement.fr/sites/default/files/contenu/piece-jointe/2019/12/dossier_de_presse_cimer_2019.pdf

Stratégie nationale portuaire (2018)

https://www.collectivites-locales.gouv.fr/files/files/13094-1_Strategie-nationale-portuaire.pdf

Principaux sites internet consultés

En complément des sites internet de l'ensemble des acteurs auditionnés (cités dans les remerciements ci-après), voici une liste non-exhaustive de quelques sites utiles consultés lors de l'élaboration de l'étude :

Site du Grand Port Maritime de Nantes Saint-Nazaire

<http://www.nantes.port.fr/>

Site du ministère de la transition écologique – partie dédiée aux ports

<https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/ports-maritimes-france>

DREAL des Pays de la Loire – grands projets portuaires

<http://www.pays-de-la-loire.developpement-durable.gouv.fr/grands-projets-portuaires-r1172.html>

Institut supérieur d'économie maritime Nantes Saint-Nazaire (ISEMAR)

www.isemar.fr

Mer et marine

www.meretmarine.com

L'antenne

<https://www.lantenne.com/>

Ports et corridors

<https://portsetcorridors.com/>

PortSEurope

www.portseurope.com

Transport & environnement

<https://www.transportenvironnement.org/>

Remerciements

Le CESER tient à remercier l'ensemble des personnes auditionnées, qui ont contribué, par leur expertise de terrain et la richesse des points de vue exprimés, à éclairer les nombreux enjeux du Port pour les années à venir.

Agence Maritime Martin

Yann GRIFFON, Directeur de l'agence

CGC du Grand Port Maritime de Nantes Saint-Nazaire

Didier BRUNEL, Président et Laurence PAITEL, membre du conseil de surveillance du Port

CGT du Grand Port Maritime de Nantes Saint-Nazaire

Pascal PONTAC, Secrétaire général. Secrétaire du comité social et économique du GPM

Chambre régionale d'industrie et de commerce

Alain SCHLESSER, Directeur général

Chantiers de l'Atlantique

Laurent CASTAING, Directeur général

Comité européen des Régions

Christophe CLERGEAU, rapporteur sur la croissance bleue

Communauté d'agglomération de la région nazairienne et de l'estuaire (CARENE)

David SAMZUN, Président. Maire de Saint-Nazaire

Département de Loire-Atlantique

Philippe GROSVALET, Président

DREAL Pays de la Loire

David GOUTX, directeur adjoint et Christophe BARGAIN, chargé de mission transports et Grand Port Maritime

ELENGY

Bruno MICHEL, Directeur du terminal méthanier de Montoir de Bretagne

FAUVEDER

Philippe FAUVEDER, PDG

GIP Loire-Estuaire

Cédric BELLUC, Directeur, accompagné de son équipe

Grand Port Maritime de Nantes Saint-Nazaire (Directoire)

Olivier TRETOUT, Président du Directoire

Grand Port Maritime de Nantes Saint-Nazaire (Conseil de surveillance)

Gilles BONTEMPS, personnalité qualifiée au sein du conseil de surveillance

Grand Port Maritime de Nantes Saint-Nazaire (Conseil de surveillance)

Jean-Michel RENAUDEAU, personnalité qualifiée au sein du conseil de surveillance. Ancien Président du Pôle EMC2 et du World Trade Center

IDEA

Bruno HUG DE LARAUZE, PDG

Ligue de protection des oiseaux (LPO)

Guy BOURLÈS, Président LPO 44

Nantes Métropole

Fabrice ROUSSEL, Premier Vice-président

Région Pays de la Loire

Antoine CHEREAU, Premier Vice-président

SNCF

Olivier JUBAN, Directeur Régional SNCF voyageurs TER Pays de la Loire

Christophe HUAU, Directeur territorial SNCF réseau Bretagne et Pays de la Loire

SOMALOIR

Jean-Christophe HERRY, Directeur

TOTAL

Philippe BILLANT, Directeur de la raffinerie de Donges et Président du Conseil de développement du GPM

Union Maritime Nantes Port (UMNP)

Pascal VIALARD, Président