



GRAND PORT MARITIME DE NANTES SAINT-NAZAIRE QUELLE STRATÉGIE POUR L'AVENIR DU PORT ?

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.

Dans ce contexte, le CESER a adopté une contribution en cherchant à donner une vision d'avenir pour le Port dans notre territoire. Il a ainsi choisi d'éclairer les principales problématiques qui touchent cette infrastructure : modèle économique, développement de l'activité portuaire, enjeux sociaux, protection de l'environnement, lien au territoire et à l'hinterland.

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

La Région, chef de file en matière de développement économique, est la collectivité territoriale qui contribue le plus aux investissements du Port (2,2 M€ en 2019). Fin 2019, la Présidente de la Région des Pays de la Loire a été élue 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.

Un projet stratégique inscrit dans un contexte de crise sanitaire mondiale


Le projet stratégique du Grand Port Maritime 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 les prochaines années sont encore difficiles à mesurer. Il est assujéti par ailleurs à un contexte global de transformations politiques, économiques et environnementales profondes et rapides, 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. En outre, 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.

Les chiffres clés du Grand Port Maritime (GPM) de Nantes Saint-Nazaire

 4^e GPM de France
(trafic de 30,7 Mt en 2019)

 1^{er} port de la façade
atlantique

 25 000 emplois induits
(544 salariés du GPM)

 70% du trafic liés
aux énergies fossiles

 2700 hectares
(dont 235 à aménager)

 95,5 millions d'euros
(chiffre d'affaires en 2019)



CHARLES GENIBREL,
Rapporteur de la
contribution

Engager dès maintenant la transformation du Port

Le groupe de travail transversal du CESER a mené de larges auditions : représentants d'entreprises du Port, organisations syndicales, associations environnementales, collectivités territoriales...

A partir de ces auditions et des compétences des conseillères et des conseillers, le CESER formule des préconisations pour engager dès maintenant la transformation du port, autour de quatre grands axes :

- 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.



Le Port Nantes Saint-Nazaire est à la croisée de nombreux enjeux pour le territoire. Dans ce contexte, le CESER des Pays de la Loire 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 et long terme.

1 ENCLENCHER LA TRANSFORMATION DU MODELE ECONOMIQUE DU PORT DANS UN CONTEXTE DE TRANSITIONS

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

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.

Un trafic porté par les énergies fossiles

8,6 Mt	Gaz naturel liquéfié	➔ +41%
7,8 Mt	Pétrole brut	➔ -11%
3,9 Mt	Export hydrocarbures raffinés	➔ -19%
2 Mt	Alimentation animale	➔ +5%
1,3 Mt	Import produits raffinés	➔ +28%
1,2 Mt	Sable de mer	=
0,7 Mt	Céréales	➔ -28%
0,6 Mt	Trafic routier	=
0,3 Mt	Charbon	➔ -77%
0,3 Mt	Clinker (ciment)	=
1,8 Mt	Trafic de 180 000 conteneurs	➔ -4,2%

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

Face à ces perspectives, le Grand Port maritime (GPM) doit anticiper pleinement ces mutations. Dans ce contexte, le CESER propose de :

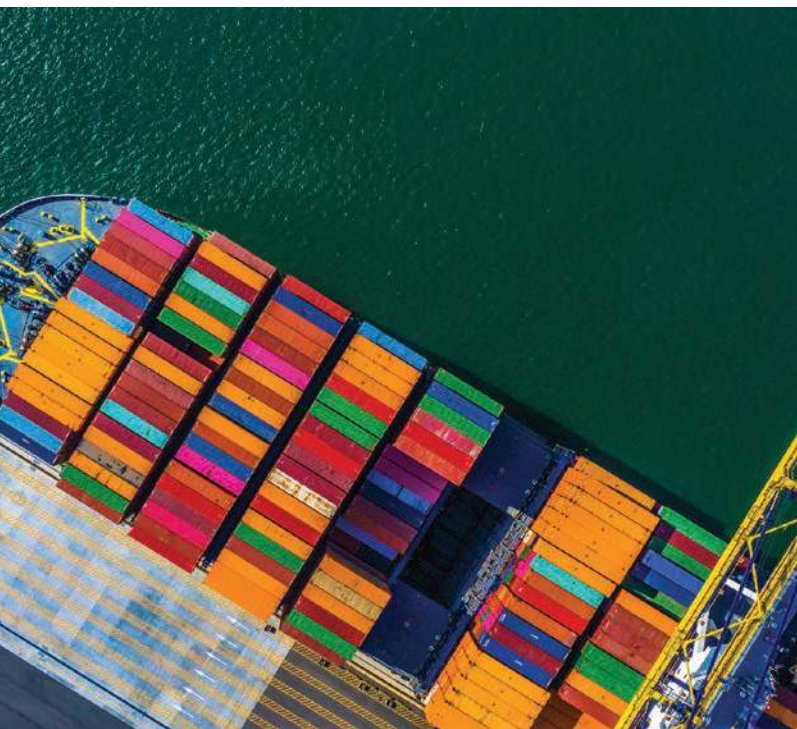
- Prévoir la reconversion du terminal charbonnier de Montoir pour dynamiser le trafic portuaire et conserver son caractère d'infrastructure portuaire. A cette occasion, le CESER rappelle son soutien, sous condition, au projet Ecocombust ainsi que son souhait de voir mobilisé le fret maritime pour le transport des déchets de bois B. Retrouvez la contribution du CESER « **Quel avenir pour la centrale de Cordemais ?** ».

> [Sur ceser.paysdelaloire.fr](http://sur.ceser.paysdelaloire.fr)

- Réaffirmer, dans le projet stratégique, le rôle joué par la raffinerie de Donges.
- Soutenir le projet d'ELENGY de transport ferroviaire de gaz naturel liquéfié permettant de diminuer le trafic routier, via l'inscription au prochain Contrat de Plan Etat Région 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.

Développer les trafics non énergétiques

Le trafic mondial de conteneurs qui augmente fortement, porté par la hausse des échanges de produits manufacturés, a plus que doublé en moins de 20 ans en France. Aussi, le CESER suggère de **développer le trafic conteneurs en s'appuyant sur un équipement performant du Port avec au moins trois portiques en état de fonctionnement** pour pouvoir accueillir plusieurs navires en même temps. De plus, le CESER souligne la nécessité de **rouvrir voire d'ouvrir des autoroutes de la mer**, en particulier de Montoir vers la péninsule ibérique. A cette fin, des financements auprès de l'Europe et de l'Etat devront être sollicités, et les armateurs devront s'engager durablement. En outre, le CESER suggère de **développer**



l'accueil de navires de croisière de taille raisonnable, en travaillant avec les autres ports de la façade Atlantique afin de proposer un parcours de croisière intéressant pour les armateurs. Enfin, le CESER invite à **lancer une démarche collective avec les collectivités dans le cadre du Brexit pour développer les trafics avec l'Irlande.**

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

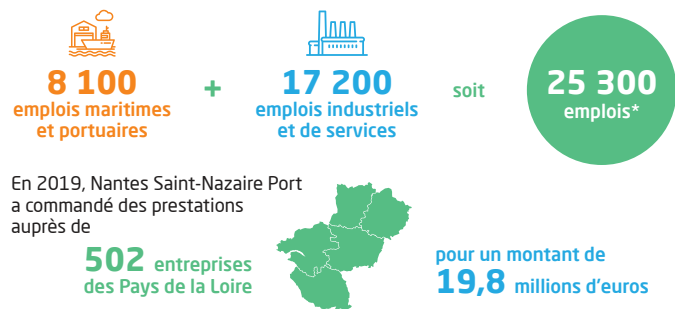
Le Port Nantes Saint-Nazaire dispose d'atouts indéniables pour s'orienter vers les énergies renouvelables, en particulier les énergies marines. En effet, c'est au large de Saint-Nazaire qu'est implantée la première éolienne flottante de France et le premier parc éolien en mer français y sera installé d'ici à 2022.

En conséquence, le CESER soutient 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. Le CESER suggère également à la Région de favoriser l'identification des 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).

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 emploie environ 25 000 salariés (INSEE 2015). Une grande part des métiers liés à ce complexe est et sera impactée 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.



Effectif

Nantes Saint-Nazaire Port emploie :



* Etude Insee 2020 sur des données 2015
Source : rapport d'activité 2019 du Grand Port Maritime de Nantes Saint-Nazaire

Au vu de l'importance du complexe industrialo-portuaire pour l'équilibre économique de l'estuaire, l'évolution de l'emploi doit être anticipée. Dans l'étude « L'énergie en Pays de la Loire, réussir la transition énergétique sur le territoire ligérien » de juillet 2020,

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 conflits sociaux nuisent à l'attractivité du port, même s'ils ne sont pas spécifiques à Nantes Saint-Nazaire. Au sein du CESER, les avis sont partagés 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



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.

> à retrouver sur ceser.paysdelaloire.fr

Le CESER propose de **conduire un exercice prospectif sur l'évolution des emplois liée à la transition énergétique afin d'adapter l'offre régionale de formation**. Le CESER suggère également de 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

Un rôle de protection des espaces naturels qui doit être soutenu

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. Par ailleurs, le code des transports attribue aux Grands Ports Maritimes « la gestion et la préservation du domaine public naturel et des espaces naturels dont il est propriétaire ou qui lui sont affectés ». 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.

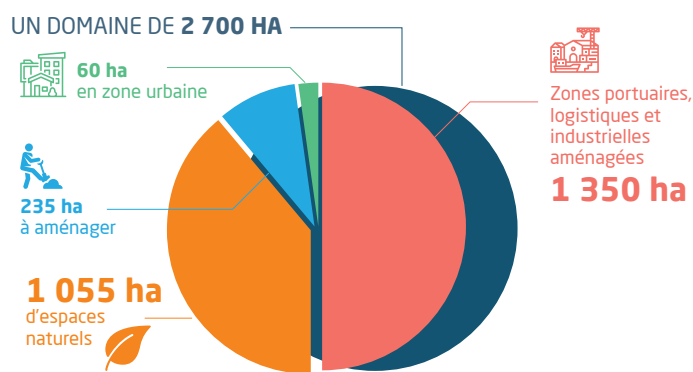
En conséquence, le CESER suggère de solliciter auprès de l'État la reconnaissance du rôle du Grand Port Maritime en matière de gestion environnementale, accompagnée d'une dotation spécifique, au-delà du dragage.

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 et un collectif local s'oppose frontalement au projet et occupe le site.

Le CESER estime que sur le site du Carnet un compromis peut être trouvé, sous réserve d'un certain nombre de préalables, entre d'une part, le maintien d'espaces pour les activités actuelles et futures du Grand port Maritime et d'autre part, la préservation voire l'amélioration de la richesse des espaces à vocation naturelle. En outre, le CESER souhaite que le projet global soit précisé, qu'il s'agisse des implantations effectivement prévues ou des dessertes à réaliser.

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



Source : Grand Port Maritime de Nantes Saint-Nazaire

Un port acteur du territoire

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

Dans ce cadre, le CESER propose que soit menée **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.



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

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, une meilleure inscription du Port dans son territoire doit figurer dans le projet stratégique.

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. 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. **Le CESER considère comme 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.**

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

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 CESER de l'Atlantique (CESER Normandie, Bretagne, Pays de la Loire, Nouvelle Aquitaine) ont publié en octobre 2020 « **Une nouvelle dynamique de développement de la façade atlantique - Vers un renforcement des coopérations et des synergies interrégionales** ». Dans cette étude, les quatre CESER proposent des pistes pour développer les coopérations entre les ports de la façade atlantique.

> [À retrouver sur ceser.paysdelaloire.fr](http://retrouver.sur.ceser.paysdelaloire.fr)

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 nationale. Enfin, 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

L'hinterland (zone d'influence et d'attraction économique d'un port) est variable selon les filières et son développement passe notamment par l'amélioration des dessertes terrestres du port.

Pour exemple, dans notre région, 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.



Source : Grand Port Maritime de Nantes Saint-Nazaire



Améliorer la desserte 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).

Compte-tenu du potentiel de développement du fret, le CESER propose au Grand Port de Nantes Saint-Nazaire de :

- 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 de fret passant par des trajets alternatifs.
- Poursuivre les démarches auprès de l'Etat et de 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 à minima les études préparatoires.

- Adopter entre la Région, le Port et la SNCF un schéma directeur pour prioriser les travaux.

Améliorer la desserte routière

Le CESER a régulièrement rappelé son soutien à un grand contournement de Nantes et à un franchissement de Loire à proximité immédiate du périphérique Ouest de Nantes, tenant compte des contraintes dues à l'activité portuaire. Le CESER souhaite que ces projets puissent être soutenus dans le cadre des prochaines contractualisations entre l'État et la Région.

Proposer une offre de service au niveau des ambitions du port

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

Pour le CESER, le port Nantes Saint-Nazaire doit rester à la pointe en matière de technologie numérique, pour conserver son attractivité.

*LIRE LA CONTRIBUTION INTÉGRALE « GRAND PORT MARITIME DE NANTES SAINT-NAZAIRE,
QUELLE STRATÉGIE POUR L'AVENIR DU PORT ? »
SUR WWW.CESER.PAYSDELALOIRE.FR*