

Conseil scientifique de l'estuaire de la Loire

Secrétariat : DREAL Pays-de-la-Loire

5, rue Françoise Giroud – CS 16326

44263 NANTES Cedex 2

Contact : Jean-Luc GIRARD

Tél. : 02 72 74 76 22

Courriel : jean-luc.girard@developpement-durable.gouv.fr

www.pays-de-la-loire.developpement-durable.gouv.fr

CONSEIL SCIENTIFIQUE DE L'ESTUAIRE DE LA LOIRE

Séance du 6 mai 2021

Recommandations préparatoires de l'avis du CSEL sur le projet de programme stratégique 2021-2026 du grand Port maritime Nantes – Saint-Nazaire

Lors de la séance du CSEL du 6 mai 2021, le grand Port maritime Nantes – Saint-Nazaire (GPMNSN) a fait une première présentation, pour information et discussion, de son projet de programme stratégique 2021-2026. Il a indiqué, pour des raisons de calendrier, que l'avis définitif devra être donné vers la fin du mois de juin.

Le CSEL a donc décidé de produire dès maintenant des recommandations préfigurant son avis, afin de favoriser leur prise en compte.

Le CSEL rappelle qu'il souhaite que son avis puisse être donné suffisamment tôt pour qu'il soit utile. Il regrette donc le calendrier très contraint de son examen du projet stratégique portuaire, attribution obligatoire des conseils scientifiques d'estuaire qui a justifié en partie leur création.

Le document fait un état des lieux intéressant. Il intègre toutes les facettes du rôle majeur et structurant du port, de son fonctionnement propre à ses effets induits d'entraînement économique et social d'un vaste territoire.

Le document devrait comporter beaucoup plus d'éléments chiffrés, quantifiés, de schémas et de cartes pour mieux faire comprendre les enjeux.

L'organigramme des services du GPMNSN serait utile pour comprendre son organisation dans le contexte de la mise en œuvre du programme stratégique, notamment les moyens mobilisés en regard de ses préoccupations environnementales.

Les anglicismes devraient être évités lorsque cela est possible et un glossaire serait utile, les termes portuaires n'étant pas toujours compréhensibles pour le lecteur.

Le décalage temporel court-moyen terme reste une difficulté du plan stratégique. Pour s'affranchir de l'horizon à cinq ans imposé par l'exercice, il est indispensable qu'il porte explicitement

une prospective à long terme (dix–vingt ans). La nature des sujets abordés à juste titre (décarbonation, évolutions du transport maritime, politique d'aménagement, coopération interportuaire...) le nécessite absolument. Les actions sur cinq ans, quels que soient les aléas, ne devraient pas compromettre les orientations à long terme.

Ainsi le document devrait-il commencer par les lignes directrices de l'avenir à long terme désiré pour le GPMNSN dans l'estuaire, et par l'explication de la nécessaire compatibilité du plan stratégique à cinq ans.

Le choix du GPMNSN de privilégier une approche filière, de répondre aux besoins des acteurs régionaux et d'anticiper la disparition future des trafics énergétiques carbonés, dont le port est très dépendant, semble très pertinent.

Le document ne caractérise pas suffisamment les choix économiques alternatifs qui sont faits. Les stratégies proposées, pour mieux assurer leur efficacité, devraient comporter des limites à leur mise en œuvre.

Le projet concerne tous les trafics. Est-il financièrement soutenable ? Le GPMNSN a-t-il établi des priorités, une hiérarchisation parmi les stratégies proposées ?

L'argumentation comparant les orientations « stabilité » et « conquête » mériterait un approfondissement pour être explicite voire crédible. Le CSEL réitère sa préconisation d'un programme stratégique inscrit dans une dynamique à long terme, une période de cinq années relevant plutôt d'une temporalité de court à moyen terme.

Le document doit mieux préciser comment le GPMNSN compte s'adapter aux évolutions majeures du transport maritime, par exemple la réduction des gaz à effet de serre, la numérisation des processus, la gestion des besoins de foncier industriel et portuaire...

Peut-être le GPMNSN pourrait-il s'inspirer d'expériences intéressantes pour rendre plus concret son projet¹.

Un traitement plus précis de la question du report sur le transport ferroviaire serait utile pour comprendre les possibles évolutions concrètes de ce sujet majeur.

Les coopérations interportuaires sont essentielles afin de garantir l'intégration du GPMNSN à des systèmes portuaires performants. Leur stratégie doit être précisée dans son extension (au minimum l'arc Atlantique ?). Le programme stratégique devrait explicitement s'inscrire dans cette dynamique plus globale.

L'ensemble de ces compléments permettrait aussi de mieux justifier, d'un point de vue opérationnel, les actions économiques envisagées, elles-mêmes déjà peu précises, ainsi que de mieux positionner le port dans son territoire d'influence.

Dans la durée de ce plan stratégique, l'avenir de l'activité portuaire en amont de Donges devrait faire l'objet d'un questionnement étendu aux effets induits, économiques et environnementaux. Il pourrait prendre la forme d'une analyse avantages–inconvénients dont les résultats inspireraient le plan stratégique de 2026, ce qui suppose une mise œuvre attentiste du présent plan à ce sujet.

¹par exemple <https://www.greenaward.org/sea-shipping/2019/03/05/port-of-rotterdam-extends-incentive-to-all-tankers-with-green-award-certificate/> — <https://www.portofrotterdam.com/en/doing-business/port-of-the-future/energy-transition/incentive-scheme-climate-friendly-shipping> — <https://www.portofrotterdam.com/en/news-and-press-releases/incentive-scheme-for-clean-inland-shipping-and-sustainable-logistics-in>

Pour ne pas hypothéquer de futures orientations à long terme, l'occupation pas encore engagée de certains secteurs, comme la zone industrialo-portuaire du Carnet, la libération probable de surfaces industrielles, comme à Cordemais, justifieraient de privilégier ce dernier site et celui de Montoir pour les aménagements.

Le GPMNSN devrait mieux préciser la méthode de reconstruction du port sur lui-même afin d'atteindre le « zéro artificialisation nette », ambition nécessaire mais complexe. Quelle gestion des aspects fonciers, des projets de réutilisation de sites industriels, quelle vocation des emprises délaissées ou des annexes des activités économiques ainsi que des espaces communs ?

Un bilan approfondi serait nécessaire – à moins qu'il n'existe déjà – y compris pour les principales thématiques environnementales et sanitaires (air, eau, sols, aussi la biodiversité), pour mettre en œuvre des mesures différenciées de remédiation des espaces.

Le GPMNSN devrait aussi clarifier le statut des parties encore naturelles des espaces aménageables. En toute rigueur, ces parties encore naturelles doivent être décomptées des espaces artificialisés.

Cette démarche « zéro artificialisation nette », caractérisée par le long terme, devait être davantage développée et d'une manière globale dans le projet de programme.

Elle viendrait conforter d'une manière concrète d'autres domaines d'action du projet stratégique, par exemple la recherche et la restauration des continuités écologiques.

Ce dernier sujet est trop succinctement abordé dans le document. Le rétablissement des continuités écologiques au sein des sites portuaires (zones industrialo-portuaires aval et amont) étant fortement contraint, le GPMNSN devra en préciser les grandes orientations et les principales modalités qu'il envisage pour leur mise en œuvre. Par ailleurs, des progrès significatifs pourraient être réalisés dans les espaces naturels et semi-naturels du lit majeur, en cherchant à restaurer l'interaction naturelle du fleuve avec ses berges, laquelle devrait s'inscrire dans une stratégie de long terme d'adaptation de la plaine alluviale aux effets du changement climatique.

Le projet de rééquilibrage de l'estuaire à l'aval de Nantes pourrait fortement orienter les actions sur les continuités écologiques. En effet, la récupération d'espaces d'expansion latérale modifierait d'un point de vue hydraulique les circulations et connexions et pourrait ouvrir des possibilités intéressantes. À moins qu'il ne soit abandonné, le GPMNSN devrait évoquer ce projet dans le programme stratégique.

Cet objectif de rééquilibrage de l'estuaire doit être abordé conjointement aux effets du changement climatique, sujets qui ne sont quasiment pas abordés dans le document. En outre une vulnérabilité du port conditionnerait l'essentiel du plan stratégique.

D'autres aspects écologiques mériteraient d'être précisés. Des suivis écologiques faune-flore et des opérations de génie écologique ont été, il y a plusieurs années, réalisés par le GPMNSN. Ces inventaires et études, qui gagneraient à être poursuivis ou à être régulièrement actualisés, de même que l'entretien et la gestion écologiques des sites concernés qui doivent en découler, pourraient être mis en avant et susciter des orientations plus générales, des transferts d'expériences, des approfondissements. Le GPMNSN devrait marquer une forte ambition, nécessaire au vu de la spécificité et la qualité des milieux naturels estuariens.

La gestion des espaces naturels faisant partie des attributions du GPMNSN, les terrains à vocation naturelle devraient systématiquement faire l'objet d'un plan de gestion et d'une mesure réglementaire de protection à long terme.

Le document mentionne la volonté d'intégrer des espaces naturels du port au site Natura 2000 de l'estuaire et un arrêté de protection de biotopes a été créé au Carnet. Le GPMNSN envisage-t-il des protections fortes sur certains de ses espaces naturels ? Comment pourrait-il prendre en compte une éventuelle réserve naturelle nationale dans son programme stratégique ?

Le CSEL constate que le secteur au nord de Donges-Est est maintenu en réserve foncière. Or il est d'un grand intérêt écologique et ne peut pas être dissocié fonctionnellement du secteur de Donges-Est.

À propos des dragages, la gestion et le devenir du site de la Lambarde ne sont pas évoqués.

Il serait utile d'intégrer dans le document final des thèmes abordés dans le diaporama présenté, notamment tout ce qui concerne les incidences potentielles et la manière de les aborder. Le périmètre de la zone d'étude n'est pas argumenté et il manque l'analyse croisée des interventions envisagées, leurs types, leurs localisations, leurs interactions, afin d'évaluer leurs effets globaux induits.

Les modalités d'un suivi et d'une évaluation de ce plan stratégique pourraient être judicieusement présentées dans le document, ceci pouvant aussi permettre d'intégrer « au fil de l'eau » les effets éventuels d'autres stratégies sur l'estuaire, à l'image par exemple d'un éventuel parc naturel régional ou d'une réserve naturelle nationale dont les projets sont différemment soutenus par beaucoup d'acteurs du territoire.

Le président par intérim du
Conseil scientifique de l'estuaire de la Loire

signé

Mario LEPAGE