



Projet Stratégique 2015-2020



*Devenir un port de référence
de la transition énergétique et écologique*



Le Grand Port Maritime de Nantes Saint-Nazaire est un équipement industriel qui assure l'interface entre terre et mer, au service du territoire et de son économie. En prolongement de la stratégie de relance portuaire de l'Etat, et pour répondre aux attentes des parties prenantes du territoire, il ambitionne de devenir un port français de référence de la transition énergétique et écologique. Il revendique pour cela un double rôle :

- Intégrateur, entre les activités portuaires, industrielles et l'environnement urbain et naturel, capable de créer de la richesse tout en préservant le milieu dans lequel il intervient.
- Accélérateur du développement économique des territoires.

Conscient de ses forces et faiblesses et des menaces et opportunités qui qualifient son contexte, il s'engage à proposer à ses clients des solutions industrielles et logistiques sur mesure, fiables et innovantes. Il souhaite faire de son positionnement géographique, à l'ouest de l'Europe, un atout au service des territoires du Grand Ouest, du Centre et de l'Est français.

Le Grand Port Maritime structure son projet stratégique 2015-2020 autour de trois axes :

- Être au cœur des filières actuelles et émergentes.
- Garantir la performance de l'outil industriel portuaire.
- Conduire une politique partagée de développement durable des espaces portuaires estuariens.

Ce document est une synthèse des travaux conduits de décembre 2012 à octobre 2015 par le Grand Port Maritime de Nantes Saint-Nazaire dans le cadre de la révision du projet stratégique adopté par le Conseil de Surveillance le 12 juin 2009. Comme le prévoit le Code des transports, son sommaire est composé de cinq sections.

1 - Positionnement stratégique et politique de développement de l'établissement.....	2
1.1 - Bilan du projet stratégique adopté en 2009	
1.2 - Principaux éléments d'analyse de la situation actuelle du Grand Port Maritime	
1.3 - Attentes des territoires	
1.4 - Ambition stratégique et valeurs	
1.5 - Axes stratégiques et traduction opérationnelle	
2 - Aspects économiques et financiers.....	12
2.1 - Modèle économique	
2.2 - Trajectoire économique et financière	
3 - Modalités retenues pour l'exploitation des outillages.....	19
3.1 - Organisation des terminaux portuaires	
3.2 - Les sites portuaires de l'amont de l'estuaire de la Loire	
3.3 - Les sites portuaires de l'aval de l'estuaire de la Loire	
4 - Politique d'aménagement et de développement durable.....	31
4.1 - Présentation de l'estuaire de la Loire	
4.2 - Projet de politique d'aménagement et de développement durable	
4.3 - Traduction spatiale de la politique d'aménagement et de développement durable	
4.4 - Relations du Grand Port Maritime avec les parties prenantes du territoire	
4.5 - Evaluation de la politique d'aménagement et de développement durable	
5 - Dessertes et politique en faveur de l'intermodalité.....	55
5.1 - Les dessertes du port de Nantes Saint-Nazaire	
5.2 - Stratégie du port en faveur du transport ferroviaire	
5.3 - Stratégie du port en faveur du transport fluvial	
5.4 - Stratégie du port en faveur des solutions multimodales	
5.5 - Evaluation environnementale des dessertes et de la politique en faveur de l'intermodalité	

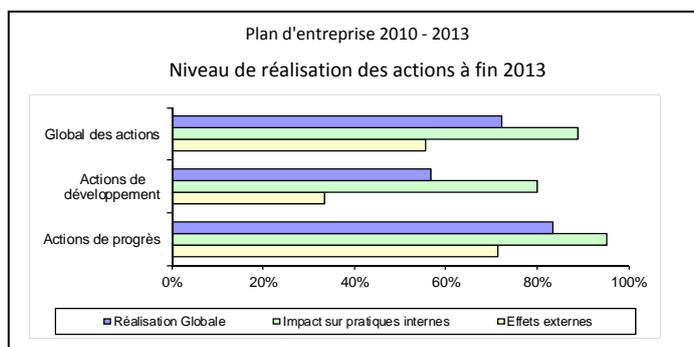
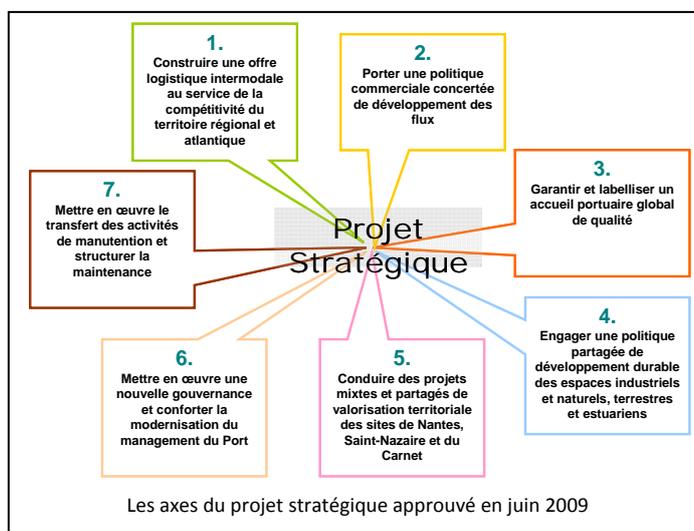
1 - Positionnement stratégique et politique de développement de l'établissement

1.1 - Bilan du projet stratégique adopté le 12 juin 2009

Les différentes analyses conduites¹ démontrent que les axes approuvés en 2009, hors champ d'application directe de la réforme portuaire, restent d'actualité, mais qu'ils doivent être aménagés, en fonction notamment des orientations portuaires nationales et des attentes des territoires ligériens.

Le taux de réalisation des actions opérationnelles déclinées du projet stratégique² s'élève à 72 %. Un décalage subsiste entre les objectifs affichés en 2009 et la capacité du Grand Port Maritime à les atteindre.

Plusieurs paramètres, dont le coût de la réforme portuaire, plus élevé que prévu, la chute des importations de gaz naturel liquéfié (GNL), alors que le trafic était prévu en hausse durable, et l'émergence rapide de la filière de l'éolien offshore, accélérant certains investissements, ont en effet déséquilibré l'économie du Grand Port Maritime. Les années 2009 et 2010 ont par ailleurs été caractérisées par deux crises internationales, financière puis économique. Celles-ci ont impacté tous les acteurs du monde maritime et portuaire (armateurs, logisticiens, chargeurs...), dont ceux contribuant à l'activité ligérienne.



Le plan d'entreprise 2010-2013 se traduit par l'engagement de 30 actions sur les 36 définies, dont 20 totalement terminées. L'analyse des écarts entre la prévision et la réalisation met en exergue les raisons qui ont conduit au glissement de plusieurs projets :

- L'extension du terminal à conteneurs de Montoir de Bretagne a fait l'objet d'une nouvelle programmation pour prendre en compte la création d'un pôle industriel permettant l'accueil de la filière des énergies marines renouvelables.
- La réflexion autour du déploiement d'un réseau de plates-formes fluviales est en cours avec les collectivités territoriales et les acteurs industriels et logistiques concernés.
- La concertation sur le schéma spatial des sites aval a été reportée en raison, notamment, des discussions autour d'un projet de "Pacte de l'Estuaire de la Loire", piloté par la préfecture de Loire-Atlantique, et de l'engagement des travaux de mise à jour du projet stratégique du Grand Port Maritime.
- Les opérations relatives au développement de la zone de Cheviré et au doublement du poste à liquides de Montoir de Bretagne n'ont pas été réalisées compte tenu de l'évolution de la trajectoire financière du Grand Port Maritime. Ces opérations sont programmées sur la période 2015-2020.
- L'installation d'un guichet unique d'inspection frontalière, en cours d'étude, a été différée en raison des difficultés rencontrées dans le montage technique et économique du projet.

Le projet stratégique 2009 intégrait une trajectoire financière sur la période 2009-2019. Il s'agissait alors de grandes orientations, dans l'esprit des axes stratégiques. La déclinaison en un plan d'entreprise opérationnel

¹ Notices et procès-verbaux des séances du Conseil de Surveillance des 28 juin 2013, 20 septembre 2013 et 21 mars 2014.

² Le projet stratégique a fait l'objet d'une déclinaison opérationnelle sur la période 2010-2013, regroupant 36 actions

a donné lieu, en tenant compte des évolutions de contexte rappelées précédemment, à l'établissement d'une trajectoire financière plus ciblée sur la période 2012-2017³.

M€	Réel 2012	Réel 2013	BP 2014	2015	2016	2017	Total
Chiffre d'affaires	62,3	63,3	66,9	68,2	68,8	73,4	-
Production élargie	77,9	78,2	84,4	84,9	84,8	88,4	-
Excédent brut d'exploitation	8,1	14,3	13,0	12,4	12,1	14,9	-
Capacité d'autofinancement	4,6	10,6	6,7	8,0	7,9	10,7	-
Disponible pour investissements	2,3	8,3	4,4	5,7	5,4	7,4	33

	Réel 2012	Réel 2013	BP 2014	2015	2016	2017	Total
Programme investissements	17,7	9,8	30,6	41,5	34,5	16,2	149,9
Co-financement des investissements	7,5	5,6	7,9	9,9	8,0	10,2	49,2
Emprunts	0,0	30,0	12,0	14,0	0,0	0,0	56,0
Investissements restant à financer	10,0	-25,9	10,6	17,5	26,4	6,0	44

Trajectoire financière actualisée - Période 2012-2017 - Conseil de Surveillance du 21 mars 2014

L'actualisation de la trajectoire financière tend à montrer que, sur la période 2012-2017, le disponible pour investissements ne permet pas de couvrir les investissements restant à financer. La nécessité apparaît donc de procéder à la révision du projet stratégique 2009 en l'assortissant d'une trajectoire financière à long terme, intégrant une évolution du modèle économique du Grand Port Maritime.

1.2 - Principaux éléments d'analyse de la situation actuelle du Grand Port Maritime

1.2.1 - Identité

Le Grand Port Maritime de Nantes Saint-Nazaire est un établissement public de l'État. Son domaine terrestre⁴, situé en rives nord et sud de l'estuaire de la Loire⁵, long de 60 km, ne présente pas de continuité géographique. L'exploitation des terminaux portuaires est assujettie à la marée et des travaux récurrents de dragage sont nécessaires pour entretenir les accès nautiques. Les caractéristiques hydrologiques de l'estuaire, notamment en termes de courant et de marnage, conditionnent par ailleurs l'accueil des navires. De fortes contraintes pèsent ainsi sur les opérations de pilotage, de remorquage et de lamanage.

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 urbain⁶.

En termes de trafic, le port de Nantes Saint-Nazaire répond à cinq fonctions⁶ : approvisionnement et expédition des flux des industries implantées à proximité du plan d'eau (pétrole, métallurgie, construction navale et aéronautique...), transit des marchandises (conteneurs, véhicules...), négoce (aliments du bétail, bois, céréales...), transbordement (conteneurs) et prolongement des infrastructures terrestres (autoroute de la mer).

Compte tenu de son niveau d'équipement en infrastructures et en matériel, lié notamment à ses caractéristiques de port d'estuaire, de ses besoins de fonctionnement, d'entretien et de mise à niveau du patrimoine⁷, le Grand Port Maritime peut s'assimiler à une structure industrielle. Il est également un aménageur, au service des politiques publiques, investissant pour le développement durable des territoires. Son modèle économique peut donc être qualifié d'hybride car le Grand Port Maritime doit, d'une part trouver les recettes permettant de couvrir ses dépenses et dégager un résultat, à l'instar d'un centre de profit, d'autre part conduire des actions au bénéfice des territoires, pas nécessairement rentables au sens des critères marchands.

³ Notice et procès-verbal de la séance du Conseil de Surveillance du 21 septembre 2012.

⁴ Le domaine terrestre s'élève à 2 700 ha. 1350 ha sont aménagés en zones portuaires, logistiques et industrielles. 1055 ha ont vocation à demeurer en espaces naturels.

⁵ Voir section 4.1

⁶ Evolution du rôle des ports maritimes de l'union européenne dans la logistique maritime mondiale - 2009. Les ports sont des complexes industriels-portuaires liant des "clusters maritimes et portuaires" avec des "clusters d'industries et de services".

⁷ Les actifs immobilisés du Grand Port Maritime sont évalués à 274 M€ (bilan 2013).

1.2.2 - Principales forces, faiblesses, menaces et opportunités

Les éléments repris ci-dessous, non exhaustifs, sont extraits de différentes démarches⁸ et analyses⁹. Les forces et faiblesses caractérisent le Grand Port Maritime, les menaces et opportunités se rapportant au contexte dans lequel il évolue. Des éléments complémentaires d'analyse sont exposés lors de la présentation des modalités d'exploitation des outillages¹⁰.

Forces :

- Des professionnels reconnus pour leur expertise et leur savoir-faire.
- Une organisation efficiente en matière de management par la qualité, par objectifs et en mode projet.
- Une capacité à dialoguer avec les différentes parties prenantes du territoire.
- Un trafic diversifié qui contribue à amortir les saisonnalités.
- Un foncier incluant des biens immobiliers susceptibles d'être valorisés.
- Un positionnement central sur le littoral atlantique français, à l'ouest du continent européen.



Faiblesses :

- Une exploitation portuaire assujettie à la marée.
- Une nécessité de travaux récurrents et coûteux de dragage.
- De fortes contraintes sur les opérations d'accueil des navires en raison de l'hydrologie de l'estuaire.
- Des installations réparties tout au long de l'estuaire entraînant un manque de concentration et de massification des flux.
- Un aménagement déséquilibré des rives nord et sud de la Loire.
- Une image d'établissement administratif insuffisamment réactif et sous pression sociale.
- Un retard pris dans des équipements structurants de la logistique, comme les entrepôts et les chantiers de transport combiné.
- Un foncier disponible limité pour le développement des installations portuaires et une faible réserve de terrains commercialisables.
- Des caractéristiques géologiques qui augmentent le coût d'implantation d'entrepôts logistiques.
- Des coûts fixes engendrés par le caractère industriel de la structure et des recettes en grande partie liées aux fluctuations des trafics.

Menaces :

- Une réduction tendancielle des trafics d'énergies fossiles et une évolution difficilement prévisible des échanges commerciaux.
- Des acteurs portuaires centrés sur leur activité et peu solidaires.
- Une révision à la baisse de la subvention accordée par l'État pour les travaux de dragage.
- Une pression sur l'espace associée aux conflits d'usages.
- Un positionnement en périphérie de la zone de croissance européenne et une absence de connexion aux grands réseaux de transport de marchandises.
- Un hinterland peu massifié et assez mal desservi par les infrastructures terrestres.
- Un renforcement progressif des contraintes réglementaires et environnementales.
- Une augmentation de la vulnérabilité liée aux effets du changement climatique sur l'estuaire et sur les installations portuaires.

Opportunités :

- Une volonté nationale de relance de l'activité portuaire.
- Le soutien des collectivités locales et des acteurs économiques à l'activité portuaire et à sa diversification.
- Un tissu industriel dense avec la présence de leaders mondiaux.

⁸ Dont : Assises de la Loire et de son estuaire (Région des Pays de la Loire - 2010) ; Pacte pour l'estuaire de la Loire (Préfecture de Loire-Atlantique - 2013).

⁹ Dont : Problématiques et enjeux des filières portuaires sur Nantes Saint-Nazaire - CCI Nantes Saint-Nazaire et Isemar - Janvier 2013 ; Etude relative aux activités industrielles et portuaires dans l'estuaire de la Loire - SGAR Pays de la Loire et cabinets Katalyse et Samarcande - 27 mars 2014.

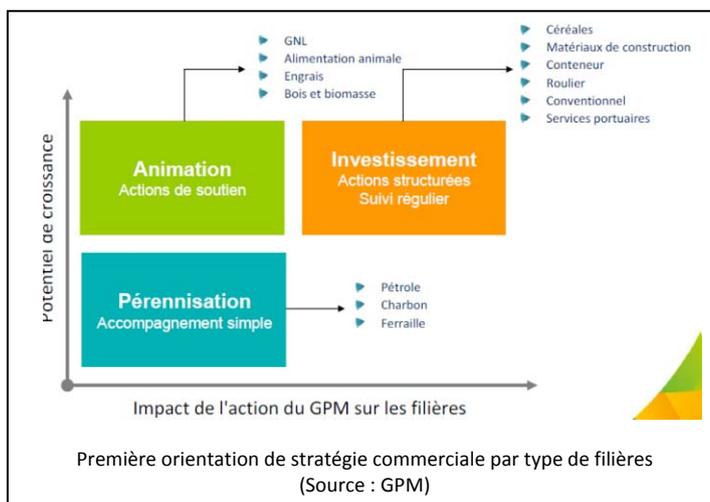
¹⁰ Voir section 3

- Un territoire dynamique et des filières industrielles en développement.
- Une amorce de référentiel commun de l'avenir (Pacte de l'Estuaire, démarches prospectives des collectivités locales...).
- L'existence de projets portuaires, logistiques et urbains à forte valeur ajoutée.
- Le développement de la métropole Nantes Saint-Nazaire, avec une volonté de valorisation territoriale et touristique de l'estuaire de la Loire.
- La volonté partagée avec les collectivités locales de développer le transport fluvial et ferroviaire.

1.2.3 - Revue des principales filières

Les filières du port de Nantes Saint-Nazaire ont fait l'objet de différentes analyses¹¹ reposant sur la situation actuelle et les perspectives du marché¹², conduisant par ailleurs à esquisser une stratégie commerciale. Globalement, cette démarche amène à distinguer :

- Les filières matures qui ne sont plus, pour la plupart, dans une phase d'expansion et qui pourraient faire l'objet d'actions commerciales d'accompagnement.
- Les filières installées, mais très concurrentielles, qui doivent être consolidées.



- Les filières en développement qui demandent des investissements et un soutien commercial.

Le gaz naturel liquéfié (GNL), l'alimentation animale, le bois et les engrais sont autant de filières matures pour lesquelles le port de Nantes Saint-Nazaire a acquis une position majeure depuis une trentaine d'années. Il a en effet été le premier port de France pour les importations de GNL et les aliments du bétail, le deuxième pour le bois et pour les engrais. Le contexte a changé, chacune de ces filières faisant l'objet d'importantes évolutions :

- La demande asiatique de GNL modifie les prix et l'orientation des flux.
- Les productions avicole et porcine sont mises à mal par la concurrence européenne et mondiale, ce qui a des répercussions sur la filière de l'alimentation animale.
- Les interdictions de déforestation dans certaines zones tropicales et la volonté des états producteurs de fixer la valeur ajoutée ont modifié la nature des bois exportés et fait basculer la logistique vers la conteneurisation.
- La limitation des incorporations massives d'engrais et la meilleure maîtrise des dosages ont entraîné la fermeture d'usines d'engrais en Loire-Atlantique.

Pour chacun de ces trafics, les acteurs portuaires, dont le Grand Port Maritime, doivent s'adapter. A titre d'exemples :

- Le développement du transbordement et l'ouverture à de nouvelles provenances pour le GNL¹³.
- La massification, la traçabilité et le basculement vers la conteneurisation pour des tourteaux de soja tracés¹³.
- L'implantation à Chevire de leaders européens de la filière bois et le développement de la biomasse¹³.
- La fabrication d'engrais sur-mesure avec des formulations prenant mieux en compte l'environnement, et la création d'une plate-forme d'importation.

Le pétrole brut et les raffinés, le charbon et la ferraille sont autant de filières installées sur l'estuaire de la Loire, en raison d'investissements industriels et portuaires. Elles interviennent aujourd'hui dans un secteur très concurrentiel. A titre d'exemple, le marché de l'industrie pétrolière est en surcapacité au niveau de la production d'essence alors que la demande française est très orientée vers le diesel. Des raffineries européennes semblent par ailleurs menacées en raison de l'évolution mondiale du secteur du raffinage pétrolier. Le marché du charbon a récemment fait l'objet d'importantes évolutions, en raison notamment de

¹¹ Etude d'identification des axes de développement des produits du Grand Port Maritime de Nantes Saint-Nazaire - Ernst & Young - Janvier 2013 ; Problématiques et enjeux des filières portuaires sur Nantes Saint-Nazaire - CCI Nantes Saint-Nazaire et Isemar - Janvier 2013 ; Etude relative aux activités industrielles et portuaires dans l'estuaire de la Loire - SGAR Pays de la Loire et cabinets Katalyse et Samarcande - 27 mars 2014.

¹² Des éléments complémentaires d'analyse des filières sont présentés dans la section 3.

l'exploitation de gaz de schistes aux USA. Le charbon est par ailleurs de plus en plus contesté en Europe en raison de son fort taux d'émission de CO₂. Il convient donc pour le Grand Port Maritime d'anticiper les mutations et d'accompagner au mieux ces filières structurantes pour le territoire.

Le potentiel d'intervention est plus large sur les filières en développement. Dans le domaine des céréales¹³, la demande mondiale est en croissance durable. Des investissements sont nécessaires pour augmenter les capacités de stockage à l'aval où les accès nautiques sont plus importants, afin de répondre à la demande des marchés internationaux. L'augmentation de la capacité ferroviaire pour acheminer massivement les céréales sur le port est également un point essentiel¹³.

Concernant les conteneurs et le trafic roulier, les principaux enjeux sont d'accroître le nombre de services maritimes réguliers pour répondre à une demande de proximité des chargeurs régionaux. Pour ce faire, il est nécessaire de compléter l'offre portuaire en termes de services marchands (entreposage, logistique) et non marchands (informatique, douanier et réglementaire)¹³.

1.3 - Les attentes des territoires

L'activité portuaire de l'estuaire de la Loire intervient à différentes échelles territoriales. Elle doit en effet s'inscrire dans une stratégie nationale, contribuer à la logistique d'approvisionnement et de distribution des entreprises implantées dans le Grand Ouest, mais également répondre aux besoins de la métropole Nantes Saint-Nazaire.

La Préfecture de Région des Pays de la Loire a engagé, en début d'année 2013, une importante réflexion sur un projet de "*Pacte pour l'estuaire de la Loire*" entre les différentes parties prenantes du territoire ligérien. Les travaux ont débouché sur un diagnostic global de l'espace et la définition de grands objectifs, en termes d'équilibre systémique, de réappropriation de l'estuaire, d'emploi et d'écologie. Ces éléments ont été pris en compte lors de la mise à jour du projet stratégique du Grand Port Maritime.

En décembre 2013, les services des quatre collectivités territoriales représentées au sein du Conseil de Surveillance du Grand Port Maritime, la Région des Pays de la Loire, le Département de Loire-Atlantique, Nantes Métropole et Saint-Nazaire Agglomération, ont engagé une réflexion sur leurs attentes quant à l'activité portuaire ligérienne. Une restitution de ces travaux a été réalisée lors de la réunion spécifique du Conseil de Surveillance du 21 mai 2014. En parallèle, les acteurs logistiques et industriels du port de Nantes Saint-Nazaire, via l'Union Maritime Nantes Ports (UMNP) et la Chambre de Commerce et d'Industrie (CCI) de Nantes Saint-Nazaire, ont également fait part de leur analyse de l'activité portuaire et exprimé leurs attentes, rapportées dans une contribution écrite.

La synthèse de ces contributions, présentée ci-dessous, n'a pas vocation à être exhaustive, mais simplement illustrative des principales attentes identifiées.

1.3.1 - Une stratégie nationale portuaire

La stratégie nationale portuaire, dévoilée en fin d'année 2012, s'articule autour de trois axes majeurs : la logistique et l'intermodalité des transports, le développement industriel, l'aménagement des espaces. Elle vise notamment à donner les moyens aux grands ports maritimes de contribuer au redressement de l'économie nationale, ce qui suppose qu'ils disposent d'une vision globale de la chaîne logistique, qu'ils offrent un transport cohérent de bout en bout, fiable et compétitif, et qu'ils bénéficient d'infrastructures de transport terrestre améliorées pour la desserte de leur hinterland. Les grands ports maritimes doivent également jouer un rôle dans le développement d'activités industrielles (énergie, chimie, industrie lourde...), dans le respect des contraintes environnementales et de la prévention des risques technologiques.

Cette stratégie nationale portuaire constitue un guide pour la révision des projets stratégiques des grands ports maritimes.

1.3.2 - Les attentes des collectivités territoriales

A travers leurs contributions¹⁵, la Région des Pays de la Loire, le Département de Loire-Atlantique, Nantes Métropole et Saint-Nazaire Agglomération mettent en exergue la place du Grand Port Maritime de Nantes

¹³ Voir section 5.2

Saint-Nazaire dans l'aménagement et le développement économique des territoires ligériens. Ainsi qu'elles l'expriment dans un courrier du 2 juillet 2014, les quatre collectivités territoriales considèrent que le Grand Port Maritime, à l'orée d'une nouvelle ère, doit prendre en compte trois défis importants dans la mise à jour de son projet stratégique :

- Un outil portuaire efficace, un acteur économique à part entière au service de l'emploi du territoire.
- Un aménageur et un gestionnaire de l'espace estuarien.
- Un modèle économique soutenable.

Pour le premier, les collectivités locales précisent que la définition d'une stratégie d'ensemble de la chaîne logistique, tous modes de transport confondus, demeure un objectif fondamental, et que le rôle du Grand Port Maritime dans l'implantation d'industries produisant des grands ensembles complexes à haute valeur ajoutée doit être amplifié. Elles précisent que le dynamisme portuaire doit s'imposer comme un sujet d'attention majeur pour l'attractivité et la cohésion sociale des territoires ligériens.

Pour le deuxième défi, trois objectifs majeurs se dégagent : répondre aux besoins économiques, valoriser les actifs fonciers, être exemplaire en matière de gestion et de valorisation des espaces naturels. Les collectivités promeuvent un juste équilibre entre activités et préservation, au service de la performance portuaire et du développement durable. Elles seront enfin attentives à la valorisation du patrimoine portuaire en milieu urbain, tant pour l'économie du Grand Port Maritime que pour la nécessité de poursuivre le renouvellement de la ville sur elle-même.

Dans le cadre du troisième défi, le projet stratégique doit être l'occasion de définir une trajectoire économique et financière qui soutienne l'ambition commune tout en étant viable.

Les quatre collectivités ont par ailleurs exprimé leur volonté commune d'être plus associées à la gouvernance du Grand Port Maritime.

Plusieurs thèmes sont communs aux contributions individuelles des collectivités territoriales, notamment :

- La contribution du Grand Port Maritime à la transition énergétique. Elle vise l'évolution de la production, avec notamment les énergies marines renouvelables, mais également l'optimisation de la consommation des ressources grâce au développement des modes massifiés de transport, maritime, fluvial et ferroviaire, et des solutions multimodales¹⁴.
- L'amélioration des capacités d'accueil et de la performance de l'outil industriel portuaire, pour favoriser la création d'emplois et de valeur ajoutée sur les territoires ligériens. Cela suppose d'agir, entre autres, sur la capacité d'accueil et sur la qualité de l'offre logistique, notamment en faveur de la filière conteneurs.
- Le rôle d'aménageur et de gestionnaire de l'espace estuarien que pourrait jouer le Grand Port Maritime, dans une logique de conciliation et de concertation, d'intégration environnementale des projets, de vision globale des espaces naturels, de développement équilibré des deux rives de l'estuaire de la Loire
- L'ouverture au public, avec une volonté de développement du tourisme contribuant à l'image et au rayonnement international des territoires ligériens.

1.3.3 - Les attentes des acteurs industriels et portuaires

Les contributions de l'Union Maritime Nantes Ports¹⁵, qui rassemble plus de 50 entreprises de la place portuaire, et de la Chambre de Commerce et d'Industrie de Nantes Saint-Nazaire¹⁵ rappellent la dimension régionale du port, mais également sa propension à servir l'économie de nombreuses filières auxquelles il assure la connexion avec le marché international.

Il est suggéré que le Grand Port Maritime calibre son intervention sur les filières en fonction de leur stade de développement, certaines étant matures, d'autres en croissance ou émergentes. A titre d'exemple, la filière agroalimentaire est considérée comme mature et de plus en plus concurrencée. La filière conteneurs est jugée d'avenir, mais son développement semble pénalisé par d'insuffisantes capacités d'entreposage. La filière énergétique est en pleine mutation, compte tenu des réflexions en cours sur le devenir des énergies fossiles et du développement des énergies marines renouvelables.

En termes d'évaluation de l'activité portuaire, il est suggéré de passer de la seule logique de tonnage à celle d'une estimation de la valeur ajoutée produite, au service de la diversification industrielle et d'opérations logistiques complexes et à forte valeur ajoutée. Cette notion suppose que le Grand Port Maritime soit au

¹⁴ Voir section 5

service d'une chaîne logistique globale, depuis l'avant-pays maritime jusqu'à l'hinterland. Le risque d'enclavement du Grand Ouest est évoqué, pointant la nécessité d'améliorer les dessertes terrestres et les connexions avec les grands axes européens.

Un autre enjeu concerne l'adaptation du port aux caractéristiques du transport mondial, ce qui suppose une mise à jour constante des accès et des infrastructures. La raréfaction de l'espace portuaire aménageable, soumis à un renforcement des contraintes environnementales et réglementaires, est évoquée. Il est demandé une qualification précise des espaces, susceptible d'évoluer en fonction des besoins industriels, de transit ou de logistique portuaire, et leur optimisation.

Il est proposé que soit recherchée une meilleure efficacité économique, au bénéfice de l'ensemble de la communauté portuaire. La notion de stabilité sociale est également évoquée, le souhait étant exprimé d'une responsabilisation de chaque partie prenante, qu'il s'agisse des opérateurs de terminaux, des organisations syndicales ou du Grand Port Maritime.

Il est enfin suggéré au Grand Port Maritime de cibler prioritairement les investissements qui auront un effet levier sur le développement de l'activité portuaire et de l'économie du territoire, et d'optimiser les opérations de dragage, dans l'objectif de réduire leur coût.

Par courriers, en date du 16 mai et du 19 septembre 2014¹⁵, la Chambre de Commerce et d'Industrie de Nantes Saint-Nazaire rappelle que la révision du projet stratégique constitue une étape-clé du développement du Grand Port Maritime. Elle émet en conséquence plusieurs vœux exprimant :

- Le caractère indispensable d'une vision collective et partagée de la stratégie de développement portuaire.
- La poursuite de la restauration de la compétitivité et de la fiabilisation du passage portuaire.
- Le renforcement du positionnement du Grand Port Maritime dans la chaîne logistique globale, suggérant une politique innovante en termes d'optimisation des espaces portuaires, une amélioration de la desserte de l'hinterland et la mise en place d'une offre portuaire fiable, compétitive et attractive, dans un contexte de plus en plus concurrentiel.
- La nécessité d'une évolution du modèle économique, excluant l'hypothèse d'une hausse des tarifs portuaires. Les pistes de réduction des charges évoquées concernent, entre autres, la masse salariale, les dragages et la priorisation des investissements.
- La visibilité dont ont besoin les entreprises portuaires pour se développer.
- L'attention à porter aux énergies fossiles, compte tenu de leur contribution à l'économie globale du Grand Port Maritime.

1.3.3 - La contribution d'organisations syndicales du Grand Port Maritime

Les organisations syndicales locales CGT et CGC, représentées au Conseil de Surveillance du Grand Port Maritime, ont remis une contribution écrite¹⁵ précisant leurs attentes quant à la nouvelle stratégie. Elles attirent l'attention sur plusieurs sujets, dont :

- Le leadership attendu du Grand Port Maritime, notamment pour le développement des filières.
- La mise en place d'une politique foncière, privilégiant la location.
- La pérennisation de l'activité portuaire des sites nantais, en raison de leur proximité métropolitaine.
- Le nécessaire développement des dessertes terrestres, notamment ferroviaires et fluviales.
- L'entretien des accès nautiques.
- L'évolution du modèle économique et de l'organisation.
- La maintenance et la performance de l'outil industriel.
- Le renforcement du rôle des collectivités locales dans la gouvernance du Grand Port Maritime.

1.4 - Ambition stratégique et valeurs

Le Grand Port Maritime de Nantes Saint-Nazaire est un équipement industriel qui assure l'interface entre terre et mer, au service du territoire et de son économie. En prolongement de la stratégie de relance portuaire de l'Etat, et pour répondre aux attentes des parties prenantes du territoire, il ambitionne de devenir un port français de référence de la transition énergétique et écologique.

Le Grand Port Maritime revendique pour cela un double rôle :

- D'intégrateur, entre les activités portuaires, industrielles et l'environnement urbain et naturel, capable de créer de la richesse tout en préservant le milieu dans lequel il intervient.
- D'accélérateur du développement économique des territoires.

Conscient de ses forces et faiblesses et des menaces et opportunités qui qualifient son contexte, il s'engage à proposer des solutions industrielles et logistiques sur mesure, fiables et innovantes, à ses clients. Il souhaite par ailleurs faire de son positionnement géographique, à l'ouest de l'Europe, un atout au service des territoires du Grand Ouest, du Centre et de l'Est français.

Dans l'objectif d'instaurer une dynamique de progrès interne et d'amélioration de la performance des solutions proposées aux clients, les salariés du Grand Port Maritime envisagent de partager et d'affirmer deux valeurs susceptibles de guider leur travail au quotidien :

- Le respect : il caractérise toute relation interne ou externe, qu'elle soit sociale, commerciale ou partenariale, et tout engagement en termes de réalisation, de prix ou de délai.
- L'innovation : elle incite à la création de solutions inédites et sur-mesure et elle invite chacun à parfaire en permanence son expertise.

1.5 - Axes stratégiques et traduction opérationnelle

Le Grand Port Maritime structure son projet stratégique 2015-2020 autour de trois axes :

- Être au cœur des filières actuelles et émergentes.
- Garantir la performance de l'outil industriel portuaire.
- Conduire une politique partagée de développement durable des espaces portuaires estuariens.

Sur le plan spatial, les deux premiers axes seront développés, d'une part en prenant en compte la sensibilité environnementale des territoires, d'autre part en s'appuyant sur la connaissance acquise des milieux, de leur connectivité, de leur rôle dans les fonctionnalités écologiques de l'estuaire.

Chacun de ces axes fait l'objet d'un plan d'actions génériques, issues des travaux conduits avec les parties prenantes du territoire. Cette traduction opérationnelle a été réalisée avec les équipes du Grand Port Maritime. Elle est bâtie sur un programme de 28 actions. Celles ayant un impact sur l'environnement sont détaillées dans les sections 4 et 5 du document de présentation.

1.5.1 - Être au cœur des filières actuelles et émergentes

Le plan d'actions génériques est structuré à partir de 3 objectifs.

- *Anticiper les évolutions de l'économie du Grand Ouest.*

Action 1	<i>Mettre en place et animer un dispositif de veille partagée avec les parties prenantes concernées du territoire (Etat en Région, collectivités territoriales, CCI et UMNP).</i>	Sections 2, 3
Action 2	<i>Mettre en place et animer une représentation internationale pérenne dans les principales zones de croissance des filières du Grand Port Maritime.</i>	Section 3

- *Augmenter la valeur du Grand Port Maritime dans les filières.*

Action 3	<i>Définir et appliquer une politique de management des revenus et des savoir-faire commercialisables.</i>	Sections 2, 4
Action 4	<i>Définir et mettre en œuvre, avec les entreprises de la place portuaire, un plan d'actions commerciales permettant le développement des filières vracs secs non-énergétiques (industriels et agroalimentaires), conteneurs et roulier (élargir l'offre de lignes maritimes).</i>	Sections 2, 3
Action 5	<i>Favoriser le développement des filières industrielles existantes et l'implantation de nouvelles (restructuration site de Saint-Nazaire, hub logistique, organisation flux colis lourds...).</i>	Sections 2, 3, 4
Action 6	<i>Mettre en place un dispositif de veille et de dialogue avec les principaux acteurs industriels des approvisionnements nationaux en énergie fossile.</i>	Sections 2, 3

- Développer les services logistiques autour des marchandises diverses.

Action 7	Implanter un pôle froid et un guichet unique d'inspection frontalière à l'arrière des terminaux à conteneurs et roulier.	Sections 2, 3
Action 8	Aménager la zone logistique du secteur nantais (Cheviré).	Sections 3, 4
Action 9	Réaliser des études techniques de mise en œuvre d'un chantier de transport combiné en gare ferroviaire de Montoir.	Sections 2, 3, 5

1.5.2 - Garantir la performance de l'outil industriel portuaire

Le plan d'actions génériques est structuré à partir de 2 objectifs.

- Optimiser la prestation globale de l'accueil des navires et du traitement des marchandises.

Action 10	Interconnecter l'ensemble des acteurs portuaires, notamment au moyen d'un système d'information communautaire.	Section 3
Action 11	Développer l'offre de services ferroviaires (réseau portuaire et dessertes nationales).	Section 5
Action 12	Augmenter les capacités d'accueil du poste à liquides de Montoir de Bretagne.	Sections 2, 3, 4

- Définir la contribution du Grand Port Maritime à l'outil industriel portuaire global et optimiser son économie.

Action 13	Poursuivre l'optimisation des dragages, basée sur l'adaptation des accès nautiques à la demande commerciale et sur la réduction des coûts.	Sections 2, 4
Action 14	Définir le patrimoine du Grand Port Maritime nécessaire à l'outil industriel portuaire global et élaborer et mettre en œuvre une politique d'entretien.	Section 2
Action 15	Accroître les interactions dans la gestion des projets et renforcer le bénéfice client issu du management intégré qualité, santé-sécurité et environnement.	Section 2
Action 16	Promouvoir le dialogue social dans l'objectif de renforcer l'attractivité commerciale du port.	Sections 2, 4

1.5.3 - Conduire une politique partagée de développement durable des espaces portuaires estuariens

Le plan d'actions génériques est structuré à partir de 3 objectifs.

- Rationaliser l'utilisation de l'espace portuaire et animer l'écosystème estuarien.

Action 17	Définir la stratégie foncière en précisant la vocation des espaces portuaires, en lien avec les parties prenantes concernées.	Section 4
Action 18	Conduire les études et les procédures préalables à l'aménagement du Grand Tourteau.	Sections 2, 4
Action 19	Mettre en œuvre l'aménagement du site du Carnet.	Sections 2, 4
Action 20	Mettre en place un management de zone.	Section 4

- Concilier les activités urbaines et portuaires.

Action 21	Mettre en place une charte de type ville-port avec Nantes Métropole et Saint-Nazaire Agglomération.	Section 4
Action 22	Aménager l'avant-port de Saint-Nazaire.	Sections 2, 4
Action 23	Créer des plates-formes fluviales connectées entre Saint-Nazaire, Montoir de Bretagne, Le Carnet et Nantes.	Sections 2 à 5
Action 24	Participer à la valorisation territoriale et touristique de l'estuaire de la Loire.	Section 4

➤ *Améliorer les pratiques pour minimiser leur impact environnemental et préserver la biodiversité.*

Action 25	<i>Réduire l'empreinte environnementale des dragages.</i>	<i>Section 4</i>
Action 26	<i>Mettre en place des plans de gestion des espaces naturels.</i>	<i>Section 4</i>
Action 27	<i>Développer les démarches d'écologie industrielle auprès des entreprises industrielles et portuaires.</i>	<i>Section 4</i>
Action 28	<i>Diminuer l'empreinte environnementale des activités portuaires, hors activités de dragages.</i>	<i>Section 4</i>

2 - Aspects économiques et financiers

2.1 - Modèle économique

Le Code des Transports confie huit missions au Grand Port Maritime :

- La réalisation, l'exploitation et l'entretien des accès maritimes.
- La police, la sûreté et la sécurité, et les missions concourant au bon fonctionnement général du port.
- La gestion et la valorisation du domaine dont il est propriétaire ou qui lui est affecté.
- La gestion et la préservation du domaine public et des espaces naturels dont il est propriétaire ou qui lui sont affectés.
- La construction et l'entretien de l'infrastructure portuaire, dont les bassins et terre-pleins, ainsi que des voies et terminaux de desserte terrestre, notamment ferroviaire et fluviale.
- La promotion de l'offre de dessertes ferroviaires et fluviales, en coopération avec les opérateurs concernés.
- L'aménagement et la gestion de zones industrielles ou logistiques liées à l'activité portuaire.
- Les actions concourant à la promotion générale du port.

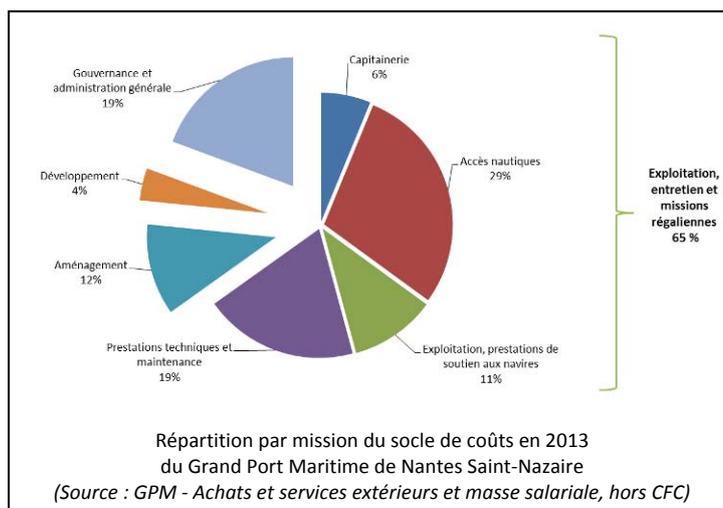
Comme évoqué précédemment, le Grand Port Maritime est une structure industrielle, compte tenu de son niveau d'équipement en infrastructures et en matériel lié, notamment, à ses caractéristiques de port d'estuaire, de ses besoins de fonctionnement, d'entretien et de mise à niveau du patrimoine. Il est également un aménageur au service des politiques publiques, investissant pour le développement durable des territoires.

Conformément à son statut d'établissement public à caractère industriel et commercial, le Grand Port Maritime doit donc :

- Trouver les recettes permettant de couvrir ses dépenses et dégager un profit.
- Conduire des actions au bénéfice des territoires sans retour direct sur investissement.

L'organisation du Grand Port Maritime, détaillée ci-après, est nécessairement adaptée à ce modèle économique hybride :

- Exploitation et entretien, missions régaliennes : police, sûreté et sécurité, exploitation et entretien des accès maritimes (dragage), services aux navires, exploitation des écluses et ouvrages mobiles, mise à disposition des formes, réalisation de prestations de maintenance, exploitation des terminaux directement gérés par le Grand Port Maritime.
- Aménagement : organisation territoriale, gestion et valorisation du domaine portuaire et de son patrimoine en intégrant les enjeux environnementaux et de développement durable, cohérence avec les politiques territoriales, recherche de partenariats, gestion des zones d'activité portuaire, industrielle et logistique, des infrastructures de transport terrestre (route, fer, fluvial), gestion et préservation des espaces naturels du Grand Port Maritime, ingénierie des projets d'infrastructures et d'aménagement.
- Développement : aide à la prise de décision stratégique par la connaissance des marchés et des hinterlands, prospection économique, suivi des filières, développement des activités portuaires au niveau territorial, animation de la place portuaire, commercialisation des services du Grand Port Maritime, gestion des contrats passés avec les clients.
- Gouvernance et administration générale : organisation de la gouvernance, direction générale, secrétariat général (gestion des ressources humaines, juridique, achats et marchés, système d'information, santé et sécurité), communication, agence comptable, gestion financière, pilotage et programmation des projets, qualité.



2.2 - Trajectoire économique et financière

Les perspectives économiques qui étaient attendues il y a encore quelques mois semblent ne pas se confirmer, tant en Europe qu'en France. Le trafic extérieur des grands ports maritimes métropolitains a ainsi marqué le pas en 2014. Ce contexte économique tend à renforcer la volatilité des trafics, que ce soit sur le plan géographique ou modal. Cette volatilité est susceptible d'affecter les perspectives d'activité des acteurs portuaires.

Parallèlement, le Grand Port Maritime de Nantes Saint-Nazaire subit la baisse de la dotation de l'Etat en matière de dragage.

Le Grand Port Maritime de Nantes Saint-Nazaire porte ainsi une ambition dans un contexte économique difficile. Il doit à ce titre faire preuve de réalisme budgétaire.

Pour construire une trajectoire financière soutenable, le Grand Port Maritime doit être en mesure de dynamiser les filières, de développer les infrastructures et les services nécessaires au renforcement du potentiel de croissance de son activité et de poursuivre les efforts de maîtrise des charges dans un climat social apaisé.

Action 4	<i>Définir et mettre en œuvre, avec les entreprises de la place portuaire, un plan d'actions commerciales permettant le développement des filières vracs secs non-énergétiques (industriels et agroalimentaires), conteneurs et roulier (élargir l'offre de lignes maritimes).</i>	Sections 2, 3
Action 5	<i>Favoriser le développement des filières industrielles existantes et l'implantation de nouvelles (restructuration site de Saint-Nazaire, hub logistique, organisation flux colis lourds...).</i>	Sections 2, 3, 4
Action 15	<i>Accroître les interactions dans la gestion des projets et renforcer le bénéfice client issu du management intégré qualité, santé-sécurité et environnement.</i>	Section 2
Action 16	<i>Promouvoir le dialogue social dans l'objectif de renforcer l'attractivité commerciale du port.</i>	Sections 2, 4

2.2.1 - Principes et hypothèses d'élaboration de la trajectoire financière

La trajectoire financière du Grand Port Maritime repose notamment sur quatre domaines d'actions stratégiques identifiés dans le cadre de la révision du projet stratégique :

- Une affirmation du modèle du Port, à la fois port énergétique, port agricole, port de service industriel et port de transit commercial.
- La gestion du portefeuille d'investissements, dans une logique de hiérarchisation, de programmation et de pilotage des opérations de développement et de conservation du patrimoine.
- Le management des capacités disponibles dans l'objectif d'optimiser les revenus générés par les activités du Grand Port Maritime : développement des droits de port et des produits domaniaux, identification de nouvelles sources de revenus, redimensionnement des actifs, actions en matière de cofinancements et d'ingénierie financière.
- La poursuite des efforts de maîtrise des charges sans perturber le fonctionnement des services : adapter l'organisation des dragages aux objectifs d'exploitation commerciale, limiter le niveau des achats et services extérieurs, étendre la démarche achats, poursuivre l'adaptation de l'organisation et veiller aux charges de personnel (évolution liée à l'application des conventions et accords en place).

2.2.1.1 - Chiffre d'affaires

Comme évoqué précédemment, le modèle du Port repose sur 4 fonctions :

- Le port énergétique : il couvre des besoins énergétiques du territoire au travers d'éléments productifs et de stockage localisés dans l'estuaire, et participe à la fourniture nationale d'énergies avec un niveau de concurrence portuaire très faible mais des interrogations de pérennité industrielle.
- Le port agricole : c'est un outil de la performance agricole française (élevage Ouest, céréales Centre-

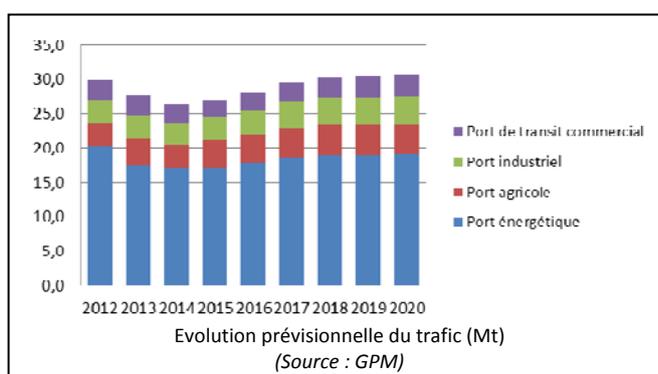
Ouest) grâce aux capacités de stockage et à l'accessibilité maritime. Il possède un volet industriel et est en forte concurrence avec les ports voisins : bretons pour l'alimentation animale, rochelais pour les céréales.

- Le port de service industriel : il répond aux demandes du tissu industriel portuaire, péri-portuaire et régional des industries (aéronautique, construction navale, mécanique, métallurgie, BTP).
- Le port de transit commercial : il participe aux processus logistiques de la distribution des produits conditionnés (lignes conteneurs, autoroutes de la mer), des véhicules neufs et des produits forestiers. Il est en concurrence modale face à la route ("feeder", autoroute de la mer). Le pôle forestier évolue dans un climat national et local peu porteur pour le conventionnel.

Dans un contexte économique incertain, la trajectoire financière du Grand Port Maritime retient par prudence une croissance potentielle du trafic révisée à la baisse par rapport à la précédente actualisation de novembre 2014. Cette révision à la baisse est en partie compensée par les plans d'actions qui seront mises en œuvre dans le cadre de la révision du projet stratégique.

Les perspectives d'évolution des droits de port reposent sur l'effet conjugué du trafic et de la politique tarifaire. Une hypothèse d'augmentation des tarifs de 1,5 % en 2015 puis d'un point au-dessus de l'inflation à compter de 2016 a été retenue.

Le trafic repose en partie sur des facteurs externes dont le Grand Port Maritime n'a pas la maîtrise. Les prévisions reposent quant à elles sur une analyse prospective qui, de fait, ne permet pas prendre en compte l'intégralité de ces facteurs externes. Un trafic limité à 28 Mt à horizon 2020 affecterait à la baisse la trajectoire financière à hauteur de 16 M€.



Les prévisions relatives aux produits domaniaux reposent sur l'effet conjugué des évolutions des indices de référence des loyers et du coût de la construction, des barèmes lors des renouvellements des autorisations d'occupation temporaire et des surfaces amodiées, principalement liées à la filière EMR à compter de 2017.

Action 1	Mettre en place et animer un dispositif de veille partagée avec les parties prenantes concernées du territoire (Etat en Région, collectivités territoriales, CCI et UMNP).	Sections 2, 3
Action 4	Définir et mettre en œuvre, avec les entreprises de la place portuaire, un plan d'actions commerciales permettant le développement des filières vracs secs non-énergétiques (industriels et agroalimentaires), conteneurs et roulier (élargir l'offre de lignes maritimes).	Sections 2, 3
Action 6	Mettre en place un dispositif de veille et de dialogue avec les principaux acteurs industriels des approvisionnements nationaux en énergie fossile.	Sections 2, 3

La production annexe est principalement composée des prestations de maintenance réalisées pour les opérateurs et de la facturation des loyers de sous-location de la drague Samuel de Champlain aux grands ports maritimes, sur la base du programme prévisionnel d'exploitation qui devrait atteindre un niveau normal à compter de 2016.

Les autres prestations sont générées principalement par le lamanage et par la mise à disposition de formes, de rampes du terminal roulier et d'outillages.

2.2.1.2 - Production élargie

Sur la base des informations communiquées au niveau central, une hypothèse de baisse de la dotation de l'Etat destinée à couvrir les dépenses d'entretien du chenal a été retenue : 10,2 M€ à partir de 2015, incluant le remboursement de la taxe sur les salaires (12 M€ jusqu'en 2013 et 10,8 M€ en 2014).

Des actions vont être menées au niveau central pour partager une vision objective des coûts réels de dragage entre les ports et ainsi concrétiser une nouvelle clé de répartition des crédits. Ces actions pourraient être de nature à revoir à la hausse le niveau de la dotation dragage à compter de 2015.

Action 13	<i>Poursuivre l'optimisation des dragages, basée sur l'adaptation des accès nautiques à la demande commerciale et sur la réduction des coûts.</i>	Sections 2, 4
-----------	---	---------------

2.2.1.3 - Excédent brut d'exploitation

Les plans d'action en vigueur en termes de maîtrise et d'optimisation des charges ont commencé à porter leurs fruits. Le Grand Port Maritime a ainsi réalisé des économies en termes d'achats et services extérieurs. La poursuite de ces plans d'action permet de revoir à la baisse, en euros courants, le niveau des achats et services extérieurs par rapport à la précédente actualisation sans perturber le fonctionnement des services. De 28 M€ par an, il devrait passer à 27 M€ à compter de 2015.

Action 3	<i>Définir et appliquer une politique de management des revenus et des savoir-faire commercialisables.</i>	Sections 2, 4
----------	--	---------------

Sur la base des hypothèses retenues en terme d'évolution du programme d'exploitation à horizon 2020, les achats et services extérieurs relatifs à la location de la drague Samuel de Champlain au GIE Dragages Ports (location coque nue maintenue et carburant pour l'essentiel) représentent près de 11 M€ par an.

Dans un contexte de maîtrise des effectifs, l'évolution de la masse salariale s'explique principalement par l'application des conventions et accords nationaux en place (en particulier une progression du fait du mécanisme de glissement, vieillesse et technicité et de l'application des mesures générales).

2.2.2 - Investissements

Les investissements sur la période 2014-2020 sont destinés à des opérations de développement et de conservation du patrimoine.

Les opérations de développement et de conservation du patrimoine nécessaires au renforcement du potentiel de croissance de l'activité du Grand Port Maritime à court, moyen et long terme seront conduites tout en faisant l'objet d'une sélectivité accrue, étant donné le contexte économique, dans une logique de gestion de portefeuille.

Action 14	<i>Définir le patrimoine du Grand Port Maritime nécessaire à l'outil industriel portuaire global et élaborer et mettre en œuvre une politique d'entretien.</i>	Section 2
-----------	--	-----------

Les opérations de développement s'inscrivent dans le cadre des engagements pris au titre du CPER 2007-2013, du plan de relance portuaire, d'une convention de partenariat et du CPER 2015-2020. L'élaboration du volet "mobilité multimodale" du CPER sur la période 2015-2020 prévoit un volet d'aide aux investissements des grands ports maritimes. Les priorités portent sur les opérations conformes aux orientations de la stratégie nationale portuaire (logistique, industrie, aménagement) et du projet stratégique du Grand Port Maritime.

Le patrimoine du Grand Port Maritime nécessaire à l'outil industriel portuaire global fera l'objet d'une redéfinition et d'une politique d'entretien adaptée. Les opérations de conservation de patrimoine sont estimées à 10 M€ par an, en tenant compte du niveau prévisionnel de capacité financière générée. Ces opérations portent sur les infrastructures maritimes, les infrastructures terrestres, les engins nautiques, équipements et outillages, les bâtiments, les systèmes d'information et les aménagements de zones.

Les principales opérations d'investissements cofinancées sont les suivantes :

- Extension du terminal à conteneurs au titre du CPER 2007-2013.
- Poste roulier n°3 au titre du plan de relance portuaire et du programme de cofinancement RTE-T.
- Pôle industriel de Montoir de Bretagne au titre du plan de relance portuaire.
- Maillage ferroviaire au titre d'une convention cadre de partenariat.

Montant des opérations		Répartition des cofinancements	
en M€		en M€	
1/ Développement industriel 35,0		Etat	18,1
Hub logistique de Saint-Nazaire	10,0	Région	16,3
Restructuration du site industriel de Saint-Nazaire	10,0	Département	10,0
Valorisation du site du Carnet	5,0	Nantes Métropole	3,0
Création de plate-formes fluviales connectées	2,0	Carène	3,0
Augmentation des capacités d'accueil du poste à liquides de Montoir	8,0	GPMNSN	3,3
2/ Offre logistique 9,1		Total	53,7
Etudes de chantier de transport combiné	1,1		
Etudes aménagement du pôle aval (Grand Tourteau)	3,0		
Aménagement de la zone logistique de Cheviré	5,0		
3 / Développement des services et des actions de développement durable 3,0			
Opérations d'aménagement de l'avant-port de Saint-Nazaire	3,0		
4 / Performance de l'outil industriel portuaire 6,6			
Front d'accostage du site des Coteaux au Pellerin	2,5		
Dock mère des Coteaux au Pellerin	0,6		
Bateau porte forme 1 de Saint-Nazaire	0,5		
Pontons / Pôle aval	1,0		
Guichet unique	2,0		
Total	53,7		

Opérations inscrites au CPER 2015-2020
(Source : GPM)

Action 7	Implanter un pôle froid et un guichet unique d'inspection frontalière à l'arrière des terminaux à conteneurs et roulier.	Sections 2, 3
Action 8	Aménager la zone logistique du secteur nantais (Cheviré).	Sections 3, 4
Action 9	Réaliser des études techniques de mise en œuvre d'un chantier de transport combiné en gare ferroviaire de Montoir.	Sections 2, 3, 5
Action 12	Augmenter les capacités d'accueil du poste à liquides de Montoir de Bretagne.	Sections 2, 3, 4
Action 18	Conduire les études et les procédures préalables à l'aménagement du Grand Tourteau.	Sections 2, 4
Action 19	Mettre en œuvre l'aménagement du site du Carnet.	Sections 2, 4
Action 22	Aménager l'avant-port de Saint-Nazaire.	Sections 2, 4
Action 23	Créer des plates-formes fluviales connectées entre Saint-Nazaire, Montoir de Bretagne, Le Carnet et Nantes.	Sections 2 à 5

2.2.3 - Autres composantes de la trajectoire financière

Les hypothèses de dividendes reposent sur un reversement de 35 % du résultat net de l'année précédente.

Les tirages et remboursements d'emprunts sont conformes aux contrats signés antérieurement à 2014.

Les produits de cession d'actifs fonciers à horizon 2020 sont estimés à ce jour à 10 M€. La stratégie foncière qui est en cours d'élaboration reposera sur les principes suivants pour ce qui concerne les cessions :

- Actifs non stratégiques.
- Actifs qui n'ont pas de vocation portuaire, industrielle ou logistique.
- Actifs dont le niveau de recettes récurrentes rend la cession attractive.

Au-delà des éléments préalablement exposés, les hypothèses retenues dans le cadre de l'élaboration de la trajectoire financière incluent des avances de trésorerie accordées à la filiale Nantes Port Terminal à horizon 2020.

2.2.4 - Proposition de trajectoire financière associée au projet stratégique révisé

La proposition de trajectoire financière 2013-2020 élaborée selon les principes et hypothèses précédemment exposés est soutenable.

<i>en millions d'euros</i>	Réel 2013	Réel 2014	BP 2015	2016	2017	2018	2019	2020	2013/2020
Droits de port	32,3	31,9	33,8	34,9	38,0	40,1	41,7	44,8	297,6
Domaines et concessions	19,1	19,2	19,0	20,1	22,0	22,3	22,7	23,3	167,8
Production annexe	7,6	8,1	8,2	10,2	10,5	10,7	10,9	11,1	77,3
Autres prestations	4,3	4,6	4,1	3,6	3,8	4,8	4,8	4,9	34,9
Chiffre d'affaires	63,3	63,8	65,1	68,9	74,3	77,9	80,1	84,1	577,6
Production élargie	78,2	78,5	80,4	83,2	87,7	90,5	92,6	96,6	687,6
Achats et services extérieurs	20,3	23,9	27,0	27,0	27,0	27,0	27,0	27,0	206,2
Charges de personnel	42,4	41,8	43,3	43,4	44,2	44,9	45,0	45,9	350,9
Excédent brut d'exploitation	14,3	11,5	8,8	11,5	15,2	17,3	19,3	22,4	120,3
Résultat net	1,7	-4,8	-4,1	6,7	0,0	1,6	3,1	6,0	10,2
Capacité d'autofinancement	10,6	6,3	3,7	5,3	10,8	13,0	15,0	18,2	82,9
Remboursement des emprunts	3,4	3,5	3,5	3,8	4,6	5,6	5,7	5,8	35,8
Versement crédits vendeurs	1,1	1,2	1,2	1,2	1,3	1,3	1,4	1,4	10,0
Versement de dividendes	0,0	0,0	0,0	0,0	2,3	0,0	0,6	1,1	4,0
Disponible pour investissements (A)	8,3	4,0	1,4	2,8	5,1	8,7	10,1	12,7	53,1

	Réel 2013	Réel 2014	BP 2015	2016	2017	2018	2019	2020	2013/2020
Investissements de développement	2,4	8,0	27,2	27,9	33,4	17,7	3,6	0,6	120,6
Investissements de conservation du patrimoine	7,4	7,0	10,0	10,0	10,0	10,0	10,0	10,0	74,4
Programme investissements	9,8	15,1	37,2	37,9	43,4	27,7	13,6	10,6	195,1
Co-financement des investissements	5,6	4,8	11,0	26,5	22,5	17,5	3,6	0,7	92,2
Emprunts	30,0	12,0	14,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	56,0
Produits sur cessions d'immobilisations	0,1	0,0	0,1	10,3	0,1	0,1	0,1	0,1	10,9
Investissements restant à financer (B)	-25,9	-1,7	12,1	1,1	20,8	10,1	9,9	9,8	36,0

Variation fonds de roulement (A-B)	34,1	5,7	-10,7	1,7	-15,7	-1,4	0,3	3,0	17,1
---	-------------	------------	--------------	------------	--------------	-------------	------------	------------	-------------

Fonds de roulement à la clôture	26,9	32,6	21,9	23,6	8,0	6,6	6,9	9,9
--	-------------	-------------	-------------	-------------	------------	------------	------------	------------

Trésorerie à la clôture	32,9	31,3	23,6	24,2	7,5	5,0	4,2	6,1
--------------------------------	-------------	-------------	-------------	-------------	------------	------------	------------	------------

Trajectoire financière 2013-2020 associée au projet stratégique révisé
(Source : GPM)

Il convient de préciser que la trajectoire financière est sensible à la variation de certaines hypothèses telles que :

- Le niveau du trafic, en particulier énergétique.
- La politique tarifaire.
- Les modalités de location et de sous-location de la drague Samuel de Champlain.
- Le niveau d'achats et services extérieurs.
- Le taux de remplacement des départs naturels des personnels terrestres.
- Le niveau des opérations de conservation du patrimoine.

Un niveau de droits de port qui serait inférieur de 16 M€ (-7 %) au scénario central exposé précédemment sur la période 2016-2020 a été considéré. Dans cette hypothèse, les leviers susceptibles d'être mis en œuvre pour maintenir une trajectoire financière soutenable sont les suivants :

- Achats et services extérieurs contenus dans une enveloppe annuelle de 26 M€ à partir de 2015 : + 6 M€.
- Opérations de conservation du patrimoine contenues dans une enveloppe annuelle de 9 M€ à partir de 2015 : + 6 M€.

Les niveaux d'intéressement et de dividendes seraient affectés en conséquence (- 2 M€).

La trajectoire financière élaborée sur la base de ce scénario dégradé serait la suivante :

<i>en millions d'euros</i>	Réel 2013	Réel 2014	BP 2015	2016	2017	2018	2019	2020	2013/2020
Droits de port	32,3	31,9	33,8	34,0	36,0	37,1	37,5	39,2	281,8
Domaines et concessions	19,1	19,2	19,0	20,1	22,0	22,3	22,7	23,3	167,8
Production annexe	7,6	8,1	8,2	10,2	10,5	10,7	10,9	11,1	77,3
Autres prestations	4,3	4,6	4,1	3,6	3,8	4,8	4,8	4,9	34,9
Chiffre d'affaires	63,3	63,8	65,1	67,9	72,3	74,9	75,9	78,5	561,8
Production élargie	78,2	78,5	80,4	82,2	85,7	87,4	88,4	91,0	671,9
Achats et services extérieurs	20,3	23,9	26,0	26,0	26,0	26,0	26,0	26,0	200,2
Charges de personnel	42,4	41,8	43,3	43,4	44,2	44,9	45,0	45,9	350,9
Excédent brut d'exploitation	14,3	11,5	9,8	11,6	14,3	15,3	16,1	17,7	110,6
Résultat net	1,7	-4,8	-3,0	6,9	-0,1	-0,1	0,2	1,8	2,6
Capacité d'autofinancement	10,6	6,3	4,7	5,4	10,5	11,0	11,8	13,6	73,8
Remboursement des emprunts	3,4	3,5	3,5	3,8	4,6	5,6	5,7	5,8	35,8
Versement crédits vendeurs	1,1	1,2	1,2	1,2	1,3	1,3	1,4	1,4	10,0
Versement de dividendes	0,0	0,0	0,0	0,0	2,4	0,0	0,0	0,1	2,5
Disponible pour investissements (A)	8,3	4,0	2,4	2,9	4,7	6,7	7,5	9,1	45,6
	Réel 2013	Réel 2014	BP 2015	2016	2017	2018	2019	2020	2013/2020
Investissements de développement	2,4	8,0	27,2	27,9	33,4	17,7	3,6	0,6	120,6
Investissements de conservation du patrimoine	7,4	7,0	9,0	9,0	9,0	9,0	9,0	9,0	68,4
Programme investissements	9,8	15,1	36,2	36,9	42,4	26,7	12,6	9,6	189,1
Co-financement des investissements	5,6	4,8	11,0	26,5	22,5	17,5	3,6	0,7	92,2
Emprunts	30,0	12,0	14,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	56,0
Produits sur cessions d'immobilisations	0,1	0,0	0,1	10,3	0,1	0,1	0,1	0,1	10,9
Investissements restant à financer (B)	-25,9	-1,7	11,1	0,1	19,8	9,1	8,9	8,8	30,0
Variation du fonds de roulement (A-B)	34,1	5,7	-8,7	2,8	-15,0	-2,4	-1,3	0,3	15,5
Fonds de roulement à la clôture	26,9	32,6	23,9	26,7	11,7	9,3	8,0	8,3	
Trésorerie à la clôture	32,9	31,3	25,6	27,3	11,2	7,7	5,2	4,5	

Trajectoire financière 2013-2020 élaborée sur la base d'un scénario dégradé
(Source : GPM)

Des actions de pilotage seront mises en place au sein du Grand Port Maritime en 2015 pour identifier s'il existe des présomptions ou indices que ce scénario dégradé se réalise et, le cas échéant, pour activer les leviers en conséquence.

3 - Modalités retenues pour l'exploitation des outillages

Les terminaux du port de Nantes Saint-Nazaire sont basés à l'amont (communes de Nantes, Saint-Herblain et Rezé-les-Nantes) et à l'aval (Donges, Montoir de Bretagne et Saint-Nazaire) de l'estuaire de la Loire. Ils sont exploités par des opérateurs privés et par le Grand Port Maritime, en régie ou par l'intermédiaire d'une filiale.

Aux côtés des acteurs portuaires, le Grand Port Maritime souhaite anticiper les évolutions des filières, dans l'objectif de renforcer leur positionnement concurrentiel.

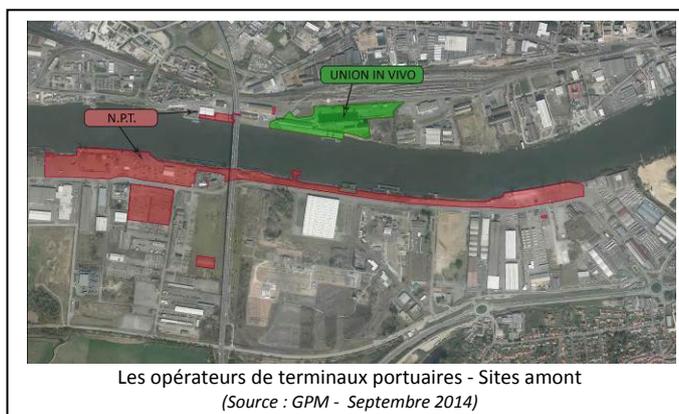
Action 1	<i>Mettre en place et animer un dispositif de veille partagée avec les parties prenantes concernées du territoire (Etat en Région, collectivités territoriales, CCI et UMNP).</i>	Sections 2, 3
Action 2	<i>Mettre en place et animer une représentation internationale pérenne dans les principales zones de croissance des filières du Grand Port Maritime.</i>	Section 3
Action 3	<i>Définir et appliquer une politique de management des revenus et des savoir-faire commercialisables.</i>	Sections 2, 3
Action 5	<i>Favoriser le développement des filières industrielles existantes et l'implantation de nouvelles (restructuration site de Saint-Nazaire, hub logistique, organisation flux colis lourds...).</i>	Sections 2, 3, 4
Action 10	<i>Interconnecter l'ensemble des acteurs portuaires, notamment au moyen d'un système d'information communautaire.</i>	Section 3

3.1 - Organisation des terminaux portuaires

Le projet stratégique adopté le 12 juin 2009 a défini le périmètre des terminaux portuaires de l'estuaire de la Loire susceptibles de faire l'objet d'un transfert des activités d'exploitation des outillages, en application de la loi du 4 juillet 2008 portant réforme portuaire.

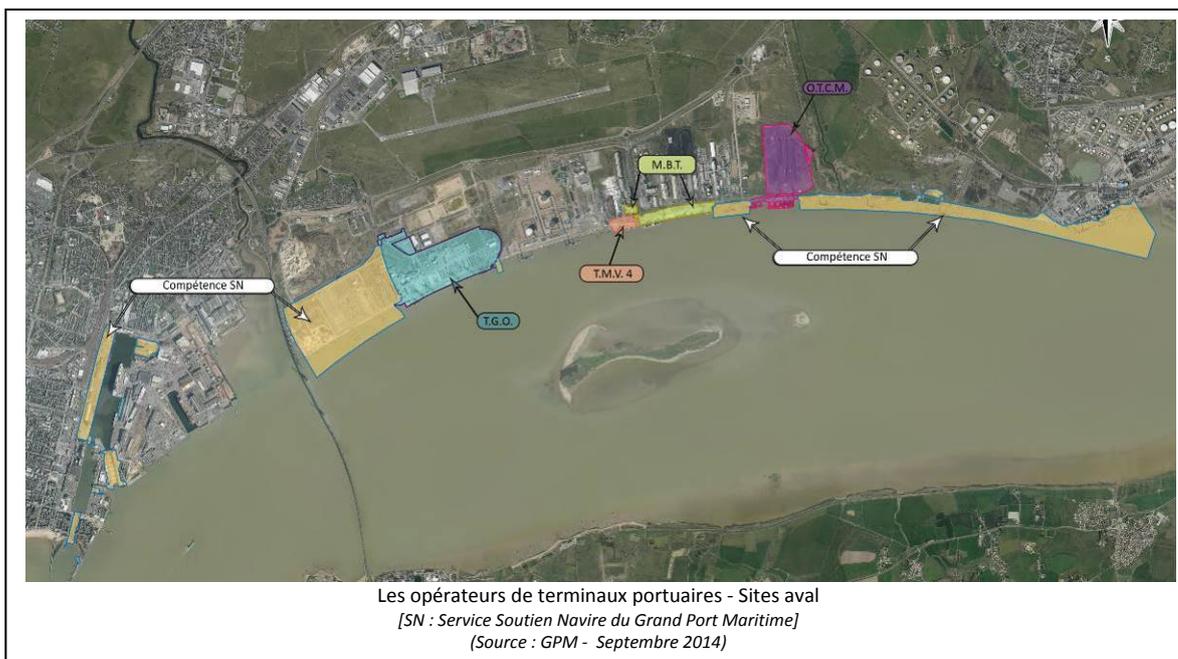
Les négociations de gré à gré engagées avec les acteurs portuaires locaux ont abouti pour cinq terminaux. D'amont en aval de l'estuaire de la Loire :

- Le terminal céréalier de Roche-Maurice.
- Le terminal charbonnier de Montoir de Bretagne.
- Les postes 1 à 3 du terminal multivrac de Montoir de Bretagne.
- Le poste 4 du terminal multivrac de Montoir de Bretagne.
- Le terminal à marchandises diverses et conteneurs de Montoir de Bretagne.



Les conventions de terminal sont entrées en application le 11 juin 2011.

Les négociations de gré à gré pour les sites nantais, hors terminal céréalier de Roche-Maurice, ainsi que la procédure d'appel d'offres qui a suivi, n'ont pas permis d'aboutir à un transfert. Le Grand Port Maritime a donc décidé, en application de la loi portant réforme portuaire, de créer pour cinq ans une filiale d'exploitation, baptisée Nantes Port Terminal (NPT). Les conditions et modalités visées au traité d'apport ont été présentées en Conseil de Surveillance le 30 septembre 2011. L'activité de la filiale a été autorisée par arrêté ministériel du 19 décembre 2011.



L'activité d'exploitation des outillages du terminal de Saint-Nazaire a été qualifiée d'accessoire, au sens de la Loi. Le site est donc exploité en régie par le Grand Port Maritime, comme l'autorise l'arrêté ministériel publié le 19 décembre 2011.

Un Groupement de Main d'Œuvre Portuaire (GMOP), rassemblant les opérateurs privés de terminaux, NPT et le Grand Port Maritime a été mis en place. 128 agents du Grand Port Maritime y ont été détachés pour assurer la conduite et la maintenance d'exploitation des outillages. L'organisation du travail au sein du GMOP a été définie par un accord, en date du 10 juin 2011. En 2013, le chiffre d'affaires pour la manutention, y compris la réparation navale, est de 440 000 €. Le tonnage correspondant, hors réparation navale, est de 60 000 tonnes.

Pour mémoire, le système portuaire ligérien intègre également :

- Le terminal méthanier de Montoir de Bretagne, exploité par Elengy, une filiale du groupe GDF-Suez.
- Les postes pétroliers de Donges, le poste à liquides et le terminal roulier de Montoir de Bretagne, qui sont placés sous la compétence du service Soutien Navire du Grand Port Maritime.

3.2 - Les sites portuaires de l'amont de l'estuaire de la Loire

3.2.1 - Le terminal céréalier de Roche Maurice

Le Grand Port Maritime a signé une convention de terminal avec InVivo, un groupe coopératif agricole qui est le premier exportateur français de céréales, pour une durée de 20 ans. Celle-ci confie à son bénéficiaire l'exploitation du terminal céréalier, ainsi que l'entretien et le maintien en fonctionnement opérationnel de sa surface (58,5 ha). La convention de terminal garantit l'accès de navires de 8,5 m de tirant d'eau.

Cette convention est à rapprocher de celle passée avec la société TMV4, qui exploite le terminal céréalier de Montoir de Bretagne et dont le groupe InVivo est actionnaire (pour mémoire, les installations céréalières de Roche-Maurice et de Montoir de Bretagne ont été rachetées par le groupe InVivo à la société Sonastock en novembre 2010). En effet, les accès nautiques nantais ne permettent pas un chargement complet des navires de forte capacité (Panamax : 65 000 t ; Handymax : 40 000 t). Ceux-ci sont donc chargés en deux temps, tout d'abord à Roche-Maurice (capacité de stockage est de 120 000 t), puis à Montoir de Bretagne (capacité de stockage de 35 000 t).

Les investissements réalisés sur la zone de Roche-Maurice correspondent uniquement au maintien en condition opérationnelle du terminal, InVivo s'étant par ailleurs engagé dans des projets d'investissements significatifs sur le terminal de Montoir de Bretagne.

En tonnes	2010	2011	2012	2013	2014
Trafic total	887 000	833 000	603 000	733 000	757 000
Blé (import et export)	673 000	750 000	583 000	651 000	660 000
Blé à l'import	0	0	0	3 000	6 000
Blé à l'export	673 000	750 000	583 000	648 000	654 000

Evolution du trafic du terminal céréalier de Roche-Maurice
(Source : GPM)

Le trafic du terminal est variable d'une campagne à l'autre en fonction de la compétitivité à l'export des céréales françaises par rapport à leurs principaux concurrents : Ukraine, Russie, Roumanie, USA, Canada, Australie, Argentine. Le trafic du terminal de Roche-Maurice évolue ainsi dans une fourchette de 600 à 900 000 t.

InVivo souhaite maintenir le trafic export entre 700 et 900 000 t par an. Les nouveaux investissements prévus à Montoir de Bretagne, sous réserve de leur compatibilité avec le règlement du PPR¹⁵, sont destinés à augmenter les exportations vers les pays tiers lointains (Egypte, Péninsule Arabique, voire Extrême Orient).

Le groupe coopératif agricole souhaite également développer le trafic import. Dans son plan d'investissement 2015-2020, il prévoit la construction d'un entrepôt à plat de 10 000 t de capacité pour accueillir le trafic import de produits de substitution aux céréales pour l'alimentation animale (50 000 t par an) et de blé fourrager (20 à 30 000 t par an).

Action 4	<i>Définir et mettre en œuvre, avec les entreprises de la place portuaire, un plan d'actions commerciales permettant le développement des filières vracs secs non-énergétiques (industriels et agroalimentaires), conteneurs et roulier (élargissement de l'offre de lignes maritimes).</i>	Sections 2, 3
----------	---	---------------

3.2.2 - Les terminaux de l'amont de l'estuaire de la Loire, hors terminal céréalier de Roche-Maurice

La zone de Cheviré, dotée de trois postes à quai (Cheviré amont, Cheviré aval, poste roulier) et d'une zone d'activité logistique constitue un ensemble de plus de 170 ha à proximité immédiate du périphérique nantais. L'exploitation des outillages portuaires est confiée depuis 2012 à Nantes Port Terminal (NPT), une filiale du Grand Port Maritime.

Au terme des opérations de constitution, NPT est dotée d'un capital social de 2 544 019 € constitué de 2 134 019 € d'apport en nature et de 400 000 € de numéraire, le Grand Port Maritime étant l'actionnaire unique. Elle a pour objet "l'exploitation par tous moyens de l'ensemble des outillages et matériels nécessaires aux opérations de manutention de terminaux portuaires et/ou contribuant aux activités de chargement, de déchargement, de manutention et de stockage, par tous moyens, de tous biens et accessoires en provenance et/ou à destination de tous navires..."

Le périmètre actuel de NPT concerne l'exploitation des terminaux de Cheviré, d'un poste à Roche-Maurice, et de parcelles de stockage. La filiale dispose de 10 grues, et adhère au Groupement de Main d'œuvre Portuaire. Le terminal sablier de Cheviré n'est pas dans le périmètre de NPT.

En tonnes	2010	2011	2012	2013	2014
Trafic total hors sable ¹ et céréales	570 000	585 000	591 000	602 000	518 000
Dont trafic NPT	491 000 ²	484 000 ²	466 000	369 000	354 000

¹ Terminal sablier situé à l'aval immédiat du site portuaire de Cheviré (environ 1 Mt par an)

² A périmètre équivalent (2012 : première année d'exploitation de NPT)

Evolution du trafic des terminaux amont de l'estuaire de la Loire, hors terminal céréalier de Roche-Maurice
(Source : GPM)

Dans les années 80, la place de Cheviré était leader pour l'importation de bois résineux et bois exotiques en grumes. A partir de 1995, année de l'entrée des pays scandinaves dans l'Union Européenne, Nantes a perdu son statut de leadership sur les bois résineux avec la réception par d'autres ports (Saint Malo, Fécamp, Rochefort...) de bois venant de l'Est et par petits navires. L'arrêt progressif de l'importation de bois tropicaux

¹⁵ Voir section 4.2.1.2.1

pour des questions de protection de l'environnement et de transformation dans les pays d'origine a par ailleurs conduit à l'extinction de ce trafic en 2012.

2014 est marqué par un renouveau pour le bois du nord, notamment avec la construction de l'usine de charpentes du Groupe Wolseley à Cheviré. Cette usine consommera entre 30 000 et 40 000 tonnes de bois par an et devrait permettre en 2015 de retrouver un trafic aux alentours des 100 000 tonnes par an en provenance de Scandinavie et de Russie.

Un nouvel élan s'observe actuellement sur la zone autour de nouvelles filières : recyclage, matières premières pour le secteur du BTP, énergie, bois, engrais et aéronautique. Le trafic de recyclage s'est industrialisé sur la zone avec l'implantation par Derichebourg, en 2008, d'une usine de broyage et de cisailage. La ferraille est une activité devenue aujourd'hui majeure sur la zone. Les volumes exportés devraient être de 150 à 200 000 tonnes par an.

Action 8	<i>Aménager la zone logistique du secteur nantais (Cheviré).</i>	Sections 3, 4
----------	--	---------------

Le ponton roulier actuellement utilisé par Airbus permet de transporter par voie fluviale des tronçons d'Airbus. Lié jusqu'en 2017 par convention entre le Grand Port Maritime, NPT et la Compagnie Ligérienne de Transport, Airbus peine à atteindre les objectifs de transports (service utilisé à la demande : 38 convois pour un objectif de 75 en 2013) et affiche un prix de revient plus élevé que le mode routier. La montée en puissance de l'A350 et des contraintes réglementaires plus lourdes sur le transport routier sont susceptibles de faire augmenter ce trafic. Le Grand Port Maritime étudie par ailleurs la mise en place d'un service fluvial multi filières entre les sites amont et aval de l'estuaire de la Loire, qui pourrait notamment s'appuyer sur les flux Airbus¹⁶.

Action 23	<i>Créer des plates-formes fluviales connectées entre Saint-Nazaire, Montoir de Bretagne, Le Carnet et Nantes.</i>	Sections 2 à 5
-----------	--	----------------

L'activité confiée à NPT devra faire l'objet d'un nouvel appel à candidature au terme d'une période de 5 ans, soit avant la fin 2016. Il convient de rappeler que, depuis sa création, NPT a effectué une première phase d'adaptation de ses moyens (réduction des effectifs affectés et des outillages portuaires). Malgré une perte progressive et non anticipée des activités historiques durant la dernière décennie (avant reprise, l'activité réalisée sur l'ensemble des postes de Cheviré et de Roche-Maurice, avec 13 grues et 35 personnes affectées à l'exploitation, générait un chiffre d'affaires de 1 M€ et une perte de 2,7 M€ par an), cette adaptation complétée par une valorisation progressive des prestations vendues (20 % sur 3 ans) a permis de réduire de plus de moitié le déficit d'exploitation. Cette phase de transition repositionne aujourd'hui Cheviré sur un niveau d'activité plus modeste mais l'installe sur une nouvelle dynamique.

Conformément à la loi du 4 juillet 2008, dans l'hypothèse d'un échec de l'appel à candidature pour la reprise de l'activité de NPT, cette dernière poursuivra son activité avec le soutien du Grand Port Maritime, et ce pour une durée n'excédant pas 5 ans. Dans ce cas, les possibilités suivantes pourront s'exercer pendant cette nouvelle période de 5 ans :

- La poursuite d'activité de NPT avec le Grand Port Maritime actionnaire à 100 % de sa filiale ;
- La poursuite d'activité de NPT avec le Grand Port Maritime actionnaire à 100 % de sa filiale puis la mise en œuvre d'une ouverture du capital minoritaire, suivi d'une prise en charge à 100 % par le Grand Port Maritime du capital de NPT en cas de déclaration infructueuse de cette seconde procédure de mise en concurrence ;
- L'engagement d'une ouverture majoritaire du capital avec prise en charge à 100 % par le Grand Port Maritime du capital de NPT en cas de déclaration infructueuse ;
- L'engagement d'une ouverture majoritaire du capital puis la mise en œuvre d'une ouverture du capital minoritaire en cas de déclaration infructueuse, suivi d'une prise à 100 % par le Grand Port Maritime du capital de NPT en cas de déclaration infructueuse de cette seconde procédure de mise en concurrence.

¹⁶ Voir section 5.3

3.3 - Les sites portuaires de l'aval de l'estuaire de la Loire

3.3.1 - Les postes pétroliers de Donges

Les postes pétroliers de Donges sont placés sous la compétence du service Soutien Navire du Grand Port Maritime, ce dernier étant propriétaire des appontements et dispositifs d'amarrage.

La société Total est propriétaire des équipements et réseaux. Elle exploite les postes 2 (navires avitailleurs, à l'export), 3 et 4 (raffinés et gaz de pétrole liquide, à l'import et à l'export), 5 (pétrole brut et raffinés, à l'import et à l'export), 6 et 7 (pétrole brut, à l'import).

Le poste de l'Arceau, qui dessert les dépôts pétroliers de la Société Française Donges-Metz (SFDM)¹⁷, est exploité par ladite société dans le cadre d'une concession de 25 ans, courant jusqu'en 2020. Par ce poste sont réalisées des importations de produits raffinés, de l'ordre de 600 000 tonnes par an.

En tonnes	2010	2011	2012	2013	2014
Pétrole brut	7 960 000	8 364 000	8 999 000	7 753 000	8 500 000
Raffinés à l'import	1 504 000	1 506 000	1 516 000	1 511 000	1 197 000
Raffinés à l'export	4 573 000	4 690 000	5 275 000	4 768 000	4 756 000

Evolution du trafic des postes pétroliers de Donges
(Source : GPM)

Donges est le premier terminal pétrolier de la façade atlantique française. Il peut accueillir des navires de 150 000 t de pétrole brut, jusqu'à 16 m de tirant d'eau. Principal centre de distribution de la façade atlantique, de Bayonne à Brest, il est par ailleurs un point d'entrée majeur du réseau des oléoducs français.

Total investit régulièrement dans la raffinerie de Donges, la deuxième de France avec une capacité de traitement de 11 Mt de pétrole brut par an. Elle produit principalement de l'essence, exportée notamment vers les USA, un pays où se développe actuellement la propulsion au gaz.

La baisse continue de la consommation de carburants en France, principalement consommatrice de gazole, ne permet pas d'envisager un accroissement important des volumes de produits raffinés. Le groupe Total conduit actuellement une réflexion sur la réduction de sa capacité de raffinage métropolitain.

Action 6	<i>Mettre en place un dispositif de veille et de dialogue avec les principaux acteurs industriels des approvisionnements nationaux en énergie fossile.</i>	Sections 2, 3
----------	--	---------------

La raffinerie est traversée par la voie ferrée entre Nantes et Saint-Nazaire, des études étant engagées sur un éventuel contournement¹⁸.

3.3.2 - Le terminal charbonnier de Montoir de Bretagne

L'entreprise Opérateur du Terminal Charbonnier de Montoir (OTCM) est portée par EDF Trading Logistics (60 %) et Sea Invest Montoir (40 %).

La convention de terminal entre les actionnaires d'OTCM et le Grand Port Maritime a été conclue pour une durée de 25 ans, avec la possibilité de la prolonger jusqu'à 35 ans sous conditions. Le terminal s'étend sur 33,2 ha.

OTCM a la responsabilité de toutes les opérations de débarquement, d'embarquement, de manutention et de stockage liées aux navires et à la marchandise. Pour cela, il doit s'assurer que ses installations, les terre-pleins et les outillages nécessaires soient conformes au maintien et au développement de l'activité.

L'opérateur étudie des projets d'investissement afin de remplacer des équipements arrivés en fin de vie. Les premières actions conséquentes pourraient avoir lieu à partir de 2015, avec notamment le changement des deux portiques de déchargement.

¹⁷ Voir section 5.1

¹⁸ Voir section 5.2

Le trafic de charbon représente entre 1,5 et 2 Mt par an. Il est importé majoritairement par EDF Trading Logistics pour le compte d'EDF. Cette marchandise est ensuite expédiée par voie fluviale jusqu'à la centrale thermique EDF de Cordemais, qui possède deux tranches charbon de 600 mégawatts.

En tonnes	2010	2011	2012	2013	2014
Charbon vapeur pour EDF	1 735 000	1 646 000	2 049 000	1 849 000	1 216 000

Evolution du trafic du terminal charbonnier de Montoir de Bretagne
(Source : GPM)

Hors maintenance et travaux de modernisation, les variations de trafic sont dues principalement à la pluviométrie, qui conditionne la disponibilité des centrales nucléaires et hydro-électriques, et aux températures hivernales.

Au 30 juin 2014, le parc de centrales thermiques EDF comptait 10 tranches charbon. Au 30 Juin 2016, il n'en restera que trois : une au Havre (600 MW) et deux à Cordemais (2 x 600 MW). Celles-ci vont bénéficier d'un programme d'investissement prolongeant leur durée de vie jusqu'en 2035. La consommation de charbon devrait ainsi se stabiliser, à terme, à un niveau compris entre 1,6 et 2 Mt.

Action 6	<i>Mettre en place un dispositif de veille et de dialogue avec les principaux acteurs industriels des approvisionnements nationaux en énergie fossile.</i>	Sections 2, 3
----------	--	---------------

Un levier d'évolution du trafic d'OTCM serait le traitement par le terminal de nouveaux trafics compatibles avec celui d'EDF, mais aucun n'est envisagé sur la période 2015-2020. Comme centre possible de réexportation, le site de Montoir de Bretagne n'est par ailleurs pas compétitif par rapport à ceux des trois ports de références sur le trafic charbon (Anvers, Rotterdam et Amsterdam), auxquels il faut ajouter Dunkerque qui approvisionne les centrales thermiques anglaises. Montoir de Bretagne n'est en effet pas accessible aux minéraliers géants (300 000 t) et ne possède pas de marché de proximité.

3.3.3 - Le poste à liquides de Montoir de Bretagne

Le poste à liquides de Montoir de Bretagne est placé sous la compétence du service Soutien Navire du Grand Port Maritime qui assure les missions de sûreté et sécurité et gère l'exploitation.

Les opérations de chargement déchargement sont réalisées par les entreprises Yara France (composants liquides pour la fabrication d'engrais, CO₂, acides...), Cargill (huiles), Diester Industrie (carburant), Millenis, Leroux, Loiret et Haentjens (mélasse). A compter de la fin d'année 2014, ce site recevra également du sable, un trafic opéré par les sociétés Cetra et Sablières de l'Atlantique.

En tonnes	2010	2011	2012	2013	2014
Total	611 000	672 000	660 000	618 000	565 000

Evolution du trafic du poste à liquides de Montoir de Bretagne
(Source : GPM)

Les trafics existants sont matures. L'usine Diester Industrie ne grossira pas du fait de la révision à la baisse des ambitions européennes en matière d'incorporation d'agro carburants de première génération, l'usine Cargill n'a pas d'extension de capacité à l'étude et l'usine Yara est tributaire du marché des engrais, actuellement à la baisse.

Plusieurs entreprises envisageaient de développer des installations de stockage de produits liquides entre l'usine Yara et le terminal charbonnier de Montoir de Bretagne. Ces projets ont été bloqués lors de l'étude du PPRT de Montoir de Bretagne (voir section 4 du document). L'accueil de nouveaux trafics supposerait néanmoins le doublement du poste à liquides.

Action 12	<i>Augmenter les capacités d'accueil du poste à liquides de Montoir de Bretagne.</i>	Sections 2, 3, 4
-----------	--	------------------

3.3.4 - Les postes 1 à 3 du terminal multivrac de Montoir de Bretagne

Montoir Bulk Terminal (MBT) est une société portée par Sea Invest Montoir (67 %) et Idéa Groupe (33 %). La convention, d'une durée de 35 ans, permet à l'opérateur d'assurer les prestations de chargement, de déchargement et de transfert de marchandises en vrac solide vers les capacités de stockage situées à l'arrière du quai. La zone s'étend sur 94 ha et comprend les postes 1, 2 et 3 du terminal multivrac de Montoir de Bretagne.

Les principales marchandises manutentionnées sont des produits à destination de l'alimentation animale et du clinker pour la production de l'usine Ciments Kercim mise en service en 2013, rachetée par le Groupe Lafarge en juillet 2014, lequel n'a pas encore dévoilé sa stratégie quant au devenir du site de Montoir de Bretagne.

MBT a investi, dès 2012, dans une grue de 150 tonnes. D'autres investissements sont envisagés à court terme et répondent aux engagements pris dans la convention de terminal. Etant donnée l'évolution attendue des trafics, notamment agroalimentaires, et les incertitudes liées à l'étude du PPRT de Montoir de Bretagne¹⁹, il n'y a pas eu d'objectif de volumes assigné à l'opérateur.

Pratiquement la totalité du trafic d'alimentation animale du port de Nantes Saint-Nazaire est réalisée par MBT. La baisse des importations de tourteaux de soja a été compensée par la hausse des importations de graines de colza et de tournesol et des tourteaux de tournesol d'Ukraine.

En tonnes	2010	2011	2012	2013	2014
Trafic total	2 453 000	2 131 000	2 057 000	2 406 000	2 223 000
dont Tourteaux de soja	1 833 000	1 558 000	1 583 000	1 467 000	1 315 000
% Tourteaux de soja / Total	75 %	73 %	77 %	61 %	59 %

Evolution du trafic du terminal multivrac de Montoir de Bretagne, postes 1 à 3

(Source : GPM)

Le trafic des postes 1, 2 et 3 du terminal multivrac de Montoir de Bretagne a longtemps tourné autour de trois filières de base, qui constituent aujourd'hui l'essentiel de l'activité de MBT : l'alimentation animale, le charbon et le coke de pétrole pour les cimenteries de l'hinterland et les matières premières à l'import ou produits finis à l'export liés à l'usine Yara. Au cours des années 90 sont venus se greffer quelques trafics complémentaires, qui sont aujourd'hui considérés comme matures (bentonite, sels de déneigement, tourbe...). La hausse de trafics de MBT devrait donc provenir d'autres filières, telles le bois énergie, les matériaux de construction ou la trituration d'oléagineux. L'adoption du PPRT de Montoir²⁰ constitue un préalable aux perspectives d'évolution, la croissance des trafics étant liée pour partie au développement des capacités de stockage.

La production française d'alimentation animale (bovins, porcins, volaille) a atteint son maximum en 2001. Depuis elle s'effrite de 1 à 2 % par an. Le tourteau de soja est par ailleurs de plus en plus concurrencé par les oléagineux européens (colza, tournesol), lesquels sont disponibles en abondance grâce à la production des agro carburants.

Pour les produits d'origine lointaine (Inde, Brésil, Argentine), Nantes Saint-Nazaire a une part de marché majoritaire, voire dominante (66 % pour le tourteau de soja par exemple), car cet approvisionnement se fait par des navires gros porteurs, de type Panamax. Il est le seul port à disposer à la fois des tirants d'eau, de l'outillage et de l'hinterland (70 % de la production française d'aliments du bétail est localisée dans les régions Poitou Charentes, Pays de la Loire et Bretagne).

Pour les produits originaires d'Allemagne, des Pays Bas, d'Ukraine ou de la Roumanie, Nantes Saint-Nazaire a une part de marché minoritaire car l'approvisionnement se fait par petit et moyen navires, lesquels peuvent accéder à de nombreux ports.

Action 2	<i>Mettre en place et animer une représentation internationale pérenne dans les principales zones de croissance des filières du Grand Port Maritime.</i>	Section 3
----------	--	-----------

¹⁹ Voir section 4.2.1.2.1

²⁰ Voir section 4.2.1.2.1

Action 4	<i>Définir et mettre en œuvre, avec les entreprises de la place portuaire, un plan d'actions commerciales permettant le développement des filières vracs secs non-énergétiques (industriels et agroalimentaires), conteneurs et roulier (élargir l'offre de lignes maritimes).</i>	Section 2, 3
----------	--	--------------

3.3.5 - Le poste 4 du terminal multivrac de Montoir de Bretagne

L'opérateur de terminal TMV4 est contrôlé à parts égales par le groupe coopératif agricole InVivo et le groupe suisse Holcim via sa filiale Atlantique Négoce (ciment). Le périmètre du terminal correspond au poste 4 du terminal multivrac de Montoir de Bretagne. Il s'étend sur une surface de 32 ha.

L'activité du terminal tourne autour de deux filières : l'exportation de céréales et l'importation de ciment en vrac. Concernant le trafic de céréales, les objectifs de la convention s'appuient sur l'association des capacités de Nantes et de Montoir de Bretagne, l'opérateur s'étant engagé à faire doubler les volumes traités à l'aval d'ici 2015. Pour le trafic de ciment, une progression de 25 % est attendue à court terme avec un objectif stabilisé de 350 000 t par an.

Des investissements sont prévus afin de permettre d'atteindre ces objectifs. Ils passent notamment par l'augmentation de capacités de stockage pour les céréales, un projet actuellement impacté par l'étude du PPRT de Montoir, ainsi que par l'amélioration des cadences de la chaîne export et du portique de chargement, celle-ci ayant eu lieu au moment du transfert de l'activité. L'atteinte des objectifs pour le trafic de ciment passe également par l'agrandissement des capacités de stockage.

En tonnes	2010	2011	2012	2013	2014
Ciment import	220 000	212 000	225 000	246 000	292 000
Céréales export	398 000	440 000	125 000	314 000	349 000

Evolution du trafic du terminal multivrac de Montoir de Bretagne, poste 4
(Source : GPM)

Le transfert de l'activité d'exploitation des outillages avait été conclu avec des partenaires privés locaux : Ciments de l'Atlantique pour l'importation de ciment en vrac et Sodistock pour l'exportation de céréales en vrac. Les deux firmes ont été rachetées fin 2010 par, respectivement, le groupe suisse Holcim et le groupe français InVivo, évoqué précédemment.

La récente fusion entre les groupes Lafarge et Holcim peut entraîner des conséquences pour l'opérateur TMV4. Pour mémoire, Holcim mettait en place depuis 2011 une stratégie d'implantation dans l'Ouest français via un double investissement : à Montoir de Bretagne dans un premier temps, avec le rachat des Ciments de l'Atlantique fin 2010, à La Rochelle ensuite, avec la construction d'une usine de broyage de clinker, mise en service en décembre 2013.

Pour les céréales, les investisseurs déclarés dans de nouveaux silos céréaliers verticaux (InVivo, Axereal et Idéa) s'accordent sur un trafic supplémentaire de 500 000 t/an, dont 90 % de blé tendre. Les marchés visés sont les grands importateurs des pays tiers, hors Union Européenne (Maghreb, Egypte, Péninsule Arabique, voire Extrême Orient) qui s'approvisionnent au moyen de navires Panamax.

Action 4	<i>Définir et mettre en œuvre, avec les entreprises de la place portuaire, un plan d'actions commerciales permettant le développement des filières vracs secs non-énergétiques (industriels et agroalimentaires), conteneurs et roulier (élargir l'offre de lignes maritimes).</i>	Section 2, 3
----------	--	--------------

3.3.6 - Le terminal méthanier de Montoir de Bretagne

Exploité par Elengy, filiale du groupe GDF-Suez, le terminal méthanier de Montoir de Bretagne est l'un des plus importants d'Europe, avec une capacité de stockage de 6 Mt de gaz naturel liquéfié (GNL) et une capacité de gazéification de 10,5 milliards de m³. Il peut accueillir des navires de type Q-Flex (216 000 m³) et Q-Max (266 000 m³), dont le tirant d'eau est d'environ 12 m.

En tonnes	2010	2011	2012	2013	2014
Trafic total	4 907 000	3 854 000	2 184 000	1 289 000	1 244 000

Evolution du trafic du terminal méthanier de Montoir de Bretagne

(Source : GPM)

Compte-tenu de différents facteurs, exposés préalablement²¹, le trafic de GNL a considérablement baissé sur les cinq dernières années. Le terminal méthanier a accueilli 22 escales de navires en 2013, en provenance principalement du Nigéria, de la Norvège et de l'Algérie, soit quatre fois moins qu'en 2010.

Action 6	Mise en place d'un dispositif de veille et de dialogue avec les principaux acteurs industriels des approvisionnements nationaux en énergie fossile.	Sections 2, 3
----------	---	---------------

Depuis l'été 2013, grâce à ses deux postes à quai, Elengy propose un service de transbordement de GNL entre deux navires. L'entreprise a également développé un service de chargement de poids lourds. Elle participe par ailleurs au projet russe Yamal, qui intègre un transbordement entre des méthaniers de forte capacité, dont des brise-glaces transitant par la future route maritime arctique.

3.3.7 - Le terminal à marchandises diverses et à conteneurs de Montoir de Bretagne

La convention passée avec Terminal du Grand Ouest (TGO) pour le terminal à marchandises diverses et conteneurs (TMDC) de Montoir de Bretagne englobe le trafic conteneurisé, activité principale de l'opérateur, tout type de trafic conventionnel (colis lourds et volumineux) et un trafic d'exportation de ferraille en vrac. L'opérateur, filiale à parts égales de Terminal Link (groupe CMA CGM) et du groupe Bolloré, a pour vocation de gérer et de développer l'ensemble des trafics de son périmètre en s'appuyant sur un domaine foncier concédé de 58,5 ha, intégrant quatre postes à quai. La convention de terminal a une durée de 35 ans.

Des objectifs de développement ont été identifiés pour les quinze premières années du contrat. Les trafics sont actuellement en deçà des niveaux définis, l'activité ayant été impactée par la crise économique.

Corrélés à ces objectifs, des investissements sont envisagés par paliers jusqu'à l'horizon 2021. Un premier investissement a eu lieu en 2013 avec l'acquisition d'une grue de forte capacité afin d'accompagner le développement de l'activité conventionnelle et vrac. D'autres investissements sont programmés afin d'initier le changement des portiques à conteneurs, dans l'objectif d'adapter l'outillage à l'augmentation de la taille des navires escalant au terminal.

En tonnes (t) ou EVP	2010	2011	2012	2013	2014
Nombre total d'EVP	166 000	178 000	185 000	183 000	177 000
dont EVP pleins*	123 000	131 000	135 000	128 000	123 000
EVP pleins en feeders*	48 %	61 %	67 %	64 %	64 %
EVP pleins en lignes directes*	52 %	39 %	33 %	36 %	36 %
Trafic en conventionnel (t)	105 000	42 000	41 000	25 000	19 000
Trafic ferraille (t)	231 000	230 000	213 000	242 000	266 000

* Pour 2014, données provisoires (projection des 11 premiers mois)

Evolution du trafic du terminal à marchandises diverses et à conteneurs de Montoir de Bretagne

(Source : GPM)

Les trois principaux armements mondiaux du transport maritime conteneurisé escalent à Montoir de Bretagne : Maersk (via BG Freight), MSC et CMA CGM. L'armement français Marfret charge sur les lignes CMA CGM. Le terminal de Montoir n'a pas accueilli de nouvel armement depuis qu'il est exploité par TGO.

Les lignes directes se limitent à deux services export :

- Delmas (CMA CGM) sur l'Afrique de l'Ouest, qui intervient sur un marché en forte croissance. Nantes Saint-Nazaire, dernier port touché en sortie d'Europe, est bien positionné sur le service.
- CMA CGM sur les Antilles, dont le marché est actuellement en stagnation.

²¹ Voir section 1.2.3

Depuis avril 2012, le leader mondial du transport des produits industriels en conventionnel, l'armement allemand Rickmers Linie, escale à Montoir de Bretagne. Depuis juillet 2014, la fréquence des escales est devenue bimensuelle. La ligne importe notamment des Etats-Unis des éléments du programme Airbus A350 fabriqués par Spirit Aerosystems, un sous-traitant de l'avionneur qui possède un site industriel à Montoir de Bretagne.

Jusqu'à fin juillet 2014, les navires "feeders" étaient tous reliés avec le nord Europe pour un transbordement à Rotterdam, Anvers ou Le Havre, avec un coût de transport parfois plus élevé qu'un service routier. Avec le développement rapide de ports de transbordement situés à proximité de Gibraltar (Sines, Tanger Med, Algésiras...), de nouvelles perspectives s'offrent à TGO. Un basculement des "feeders" vers le sud, qui a déjà commencé, devrait avoir pour conséquence un agrandissement de l'hinterland portuaire. Il ouvre également la voie au développement du cabotage sur le sud de l'Europe et sur le Maghreb.

Action 4	<i>Définir et mettre en œuvre, avec les entreprises de la place portuaire, un plan d'actions commerciales permettant le développement des filières vracs secs non-énergétiques (industriels et agroalimentaires), conteneurs et roulier (élargir l'offre de lignes maritimes).</i>	Section 2, 3
----------	--	--------------

Le trafic de ferrailles, en progression continue, est alimenté par GDE (Guy Dauphin Environnement) dont l'usine et les broyeurs sont situés à proximité du terminal.

Parmi les diversifications récentes du terminal, on peut noter l'accueil de navires rouliers à portes latérales (véhicules neufs Renault-Dacia) et de paquebots de croisière.

Le terminal exploité par TGO a été construit par étapes, avec un angle entre chaque poste à quai. Cette configuration limite la taille admissible des porte-conteneurs à 4 400 EVP (navires de 290 m de long). L'allongement du quai du poste 4 devrait permettre d'accueillir des navires de 6 500 à 8 000 EVP.

A l'exception de l'Agence Maritime Martin, le terminal ne bénéficie pas d'installations de proximité de stockage sous froid. Le Grand Port Maritime travaille actuellement sur un projet de pôle froid sur la zone logistique de Montoir de Bretagne, qui devrait notamment permettre l'accueil de trafics import de produits alimentaires. Il conduit également un projet de guichet unique, un équipement indispensable au développement du terminal où seraient réunis Douanes, PIF (point d'inspection frontalier), PEC (point d'entrée communautaire) et DGCCRF (Direction Générale de la Consommation, de la Concurrence et de Répression des Fraudes).

Action 7	<i>Implanter un pôle froid et un guichet unique d'inspection frontalière à l'arrière des terminaux à conteneurs et roulier.</i>	Sections 2, 3
----------	---	---------------

3.3.8 - Le terminal roulier de Montoir de Bretagne

Le terminal roulier de Montoir de Bretagne est placé sous la compétence du service Soutien Navire du Grand Port Maritime, qui assure les missions de sûreté et de sécurité et gère l'exploitation. Les opérations de manutention sont réalisées par les entreprises Somaloir et Idéa Logistique pour le compte des logisticiens automobiles Groupe CAT, GEFCO, du transporteur Baudron et de l'industriel Airbus.

Le terminal est équipé de deux pontons accessibles en permanence par voie nautique. Le chargement et le déchargement des navires sont assurés par roulage entre les navires et les parcs de stationnement, dont la surface s'élève à 33 ha.

En tonnes	2010	2011	2012	2013	2014
Trafic total	487 000	1 011 000	940 000	1 009 000	745 000

Evolution du trafic du terminal roulier de Montoir de Bretagne
(Source : GPM)

Jusqu'en septembre 2014, le trafic roulier a reposé sur trois piliers :

- La production automobile de PSA et de Renault Nissan, lequel a délocalisé une partie de sa production dans les pays du sud (Turquie, Maroc, Espagne...).
- L'autoroute maritime entre la France et la péninsule ibérique, qui a connu un franc succès en termes de volume transporté et en taux de remplissage (plus de 70 %) mais dont l'équilibre financier est fragile.

- L'arrêt des subventions a entraîné la suspension du service en septembre 2014.
- Le trafic industriel d'Airbus, actuellement en fort développement.

Action 9	Réaliser des études techniques de mise en œuvre d'un chantier de transport combiné en gare ferroviaire de Montoir.	Sections 2, 3, 5
Action 23	Créer des plates-formes fluviales connectées entre Saint-Nazaire, Montoir de Bretagne, Le Carnet et Nantes.	Sections 2 à 5

Le terminal a été ponctuellement affecté par l'implantation des usines d'Alstom. Néanmoins, le trafic augmente avec les récentes implantations du Groupe CAT et du Groupe Charles André, engendrant l'arrivée de voitures Dacia du Maroc et de nouveaux modèles produits en Espagne et en Turquie. Par ailleurs, à court ou moyen terme, une deuxième autoroute maritime (Le Havre, Montoir de Bretagne, Vigo, Algeiras) devrait voir le jour²².

3.3.9 - Le site portuaire de Saint-Nazaire

Par arrêté du 19 décembre 2011, le Grand Port Maritime a été autorisé à exploiter en régie les outillages du site portuaire de Saint-Nazaire, le caractère accessoire de l'activité, au sens de la loi du 4 juillet 2008, ayant été reconnu.

L'activité commerciale d'exploitation et de manutention en régie de Saint Nazaire se situe dans la zone du bassin de Penhoët. Issus du complexe industriel de Saint-Nazaire, les flux de marchandises sont essentiellement composés de colis lourds et de marchandises diverses, comme les produits sidérurgiques. Ils transitent par le quai des Charbonniers, où est installée une bigue terrestre de 400 t et deux grues sur rail, et par le quai de la Prise d'Eau, où évolue une grue automobile. Le personnel de conduite et d'exploitation est issu du Groupement de Main d'Œuvre Portuaire.

Le port de Saint-Nazaire peut recevoir des navires de 180 m de long et de 8,5 m de tirant d'eau.

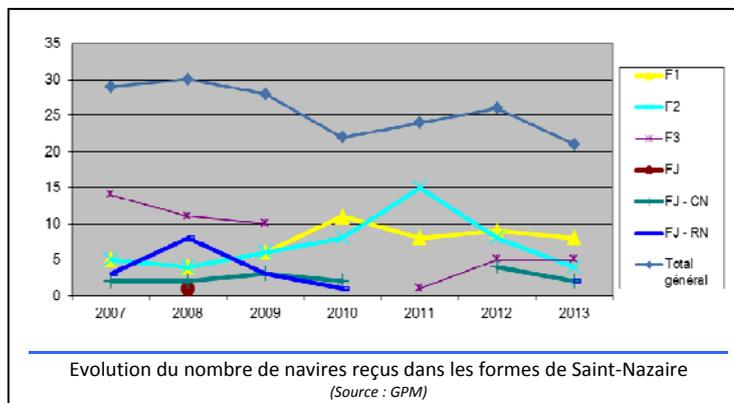
En tonnes	2010	2011	2012	2013	2014
Total	24 000	54 000	58 000	69 000	76 000

Evolution du trafic du site portuaire de Saint-Nazaire (colis lourds et produits sidérurgiques)
(Source : GPM)

Le développement des trafics est essentiellement lié à l'activité industrielle nazairienne et au glissement d'une partie des activités de manutention (éléments d'éoliennes, composants industriels) du terminal à marchandises diverses et à conteneurs de Montoir de Bretagne.

Le site compte également un silo vertical à céréales d'une capacité de 12 000 t, appartenant à Idéa Groupe, et un terminal fruitier, exploité par la société TFA (Terminal Fruitier de l'Atlantique), d'un faible niveau d'activité.

Le Grand Port Maritime dispose de quatre infrastructures permettant la mise au sec de navires : la forme Joubert et les trois formes de radoub situées au fond du bassin de Penhoët. Elles sont en partie équipées de grues pour la manutention des composants nécessaires aux opérations et louées à des armateurs ou à des entreprises de réparation navale, sur une base contractuelle précisant notamment le périmètre de la prestation demandée (positionnement, mise au sec du navire...).



²² Voir section 5.4

Le site de Saint-Nazaire est concerné par plusieurs grands projets, dont la création d'un hub logistique pour la filière des énergies marines renouvelables, l'aménagement de l'entrée Est de la ville, qui est également l'un des accès de la zone industrialoportuaire, de l'interface ville-port, du front de mer et de l'avant-port, et la création d'un centre d'interprétation de l'estuaire de la Loire.

Action 21	<i>Mettre en place une charte de type ville-port avec Nantes Métropole et Saint-Nazaire Agglomération.</i>	Section 4
Action 22	<i>Aménager l'avant-port de Saint-Nazaire.</i>	Sections 2, 4
Action 23	<i>Créer des plates-formes fluviales connectées entre Saint-Nazaire, Montoir de Bretagne, Le Carnet et Nantes.</i>	Sections 2 à 5
Action 24	<i>Participer à la valorisation territoriale et touristique de l'estuaire de la Loire.</i>	Section 4

Le port de Saint-Nazaire est au cœur du bassin historique d'emplois. Les accès portuaires (ponts, passerelles...) sont utilisés par la population, notamment les habitants du quartier du Petit Maroc, et par les employés des entreprises locales. En plus des voiries classiques, sept ouvrages mobiles assurent à la fois les passages maritimes et le trafic routier : les ponts tournant et basculant de l'entrée Sud, le pont tournant de l'entrée Est, la porte amont et le tablier de la forme Joubert, le pont du Perthuis entre les deux bassins. Le programme de rénovation ou de modernisation de ces équipements est un enjeu à partager avec les collectivités locales et les entreprises implantées sur le site dans les prochaines années.

Action 14	<i>Définir le patrimoine du Grand Port Maritime nécessaire à l'outil industriel portuaire global et élaborer et mettre en œuvre une politique d'entretien.</i>	Section 2
-----------	--	-----------

Pour mémoire, le Grand Port Maritime dispose d'un patrimoine varié réparti sur une zone géographique étendue. Ce patrimoine demande, pour avoir un niveau de service adapté, une surveillance organisée, des travaux de maintenance et de modernisation ciblés en fonction du cycle de vie des ouvrages et en fonction des besoins des utilisateurs. Le Grand Port Maritime doit en outre assurer son rôle de gestionnaire d'espaces ouverts, qu'ils soient urbains ou naturels, avec une vocation qui dépasse parfois le cadre strictement portuaire. Pour répondre à cet enjeu, la politique de conservation du patrimoine se concrétise opérationnellement par un plan quinquennal. Les objectifs globaux fixés sont les suivants :

- Maintenir des équipements dans des objectifs d'usage et de disponibilité adaptés.
- Assurer la sécurité des utilisateurs et respecter les obligations réglementaires.
- Maîtriser les nuisances environnementales.
- Maîtriser la conservation du patrimoine dans une enveloppe financière contrôlée, construire des plans de maintenance adaptés et les réaliser.
- Elaborer des propositions quant au renouvellement des objets stratégiques.

4 - Politique d'aménagement et de développement durable

La politique d'aménagement et de développement durable du Grand Port Maritime doit identifier la vocation des différents espaces portuaires et notamment ceux présentant des enjeux de protection de la nature. Elle intègre le volet territorial du projet stratégique et fait l'objet d'une évaluation environnementale.

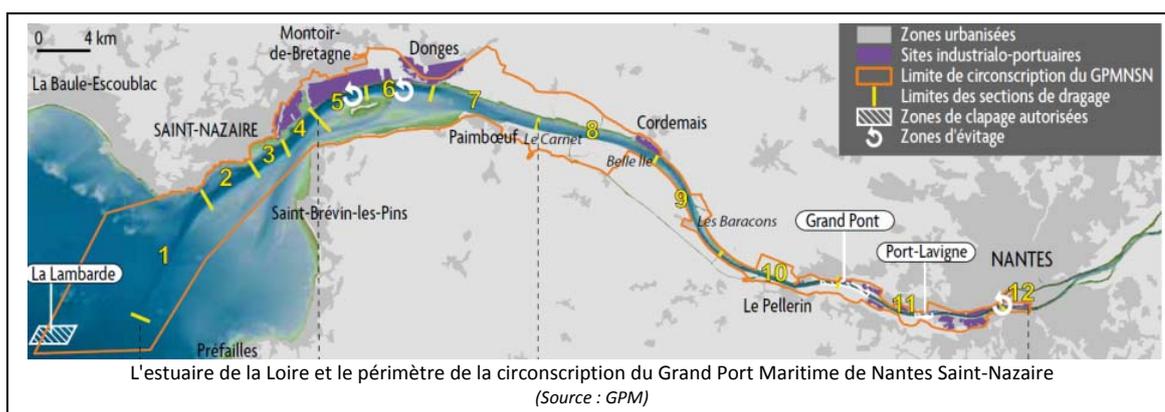
La politique d'aménagement et de développement durable du Grand Port Maritime est transversale aux trois axes du projet stratégique. La section 4 du document de présentation de la révision du projet stratégique reprend de manière détaillée des descriptions et analyses des sections 1 à 3, après une présentation succincte de l'estuaire de la Loire. Les actions génériques inscrites au plan d'actions sont rappelées au fur et à mesure des thèmes abordés. L'évaluation de la politique d'aménagement et de développement durable a été réalisée de septembre 2014 à mai 2015 par le cabinet Egis.

4.1 - Présentation de l'estuaire de la Loire

4.1.1 - Un fonctionnement global

L'estuaire de la Loire a connu, au cours des 19^e et 20^e siècles, de profondes transformations, tant pour favoriser la navigation des navires que pour l'exploitation des sables et graviers. Sa morphologie et son fonctionnement ont été profondément modifiés.

Des îles ont été rescindées, le chenal de navigation a été calibré et approfondi, des fosses ont été créées pour optimiser la propagation de la marée et pour extraire massivement des granulats. En amont, des épis ont été érigés pour stabiliser le chenal principal. Les lignes d'eau s'en sont globalement trouvées abaissées et les équilibres estuariens ont été ainsi déplacés vers l'amont.



Répondant au principe de solidarité, les différents "compartiments" du lit majeur du fleuve ont réagi à ces modifications, et tendent aujourd'hui vers un nouvel équilibre, dynamique et fragile. Il est régi par les forces hydrodynamiques qui, en fonction des stocks sédimentaires disponibles, modèlent les espaces, les font évoluer au gré du temps et des conditions fluviales et maritimes.

Dans son lit mineur et dans la partie en aval de Nantes, les évolutions du fleuve paraissent sensiblement stabilisées, la zone sud de la partie estuarienne comprise entre Paimboeuf et Mindin présentant toutefois des signes d'évolution. Cet espace représente aujourd'hui la plus grande surface de vasières de l'estuaire de la Loire, avec une production biologique importante.

Dans le lit majeur, une nouvelle nature s'est installée et évolue avec des usages agricoles qui contribuent au maintien des qualités des espaces. On assiste ainsi à une réduction des surfaces de vasières et à un développement significatif de roselières. Les prairies humides conservent globalement leur potentiel grâce à l'entretien assuré par l'élevage extensif.

4.1.2 - Le lieu de nombreuses activités

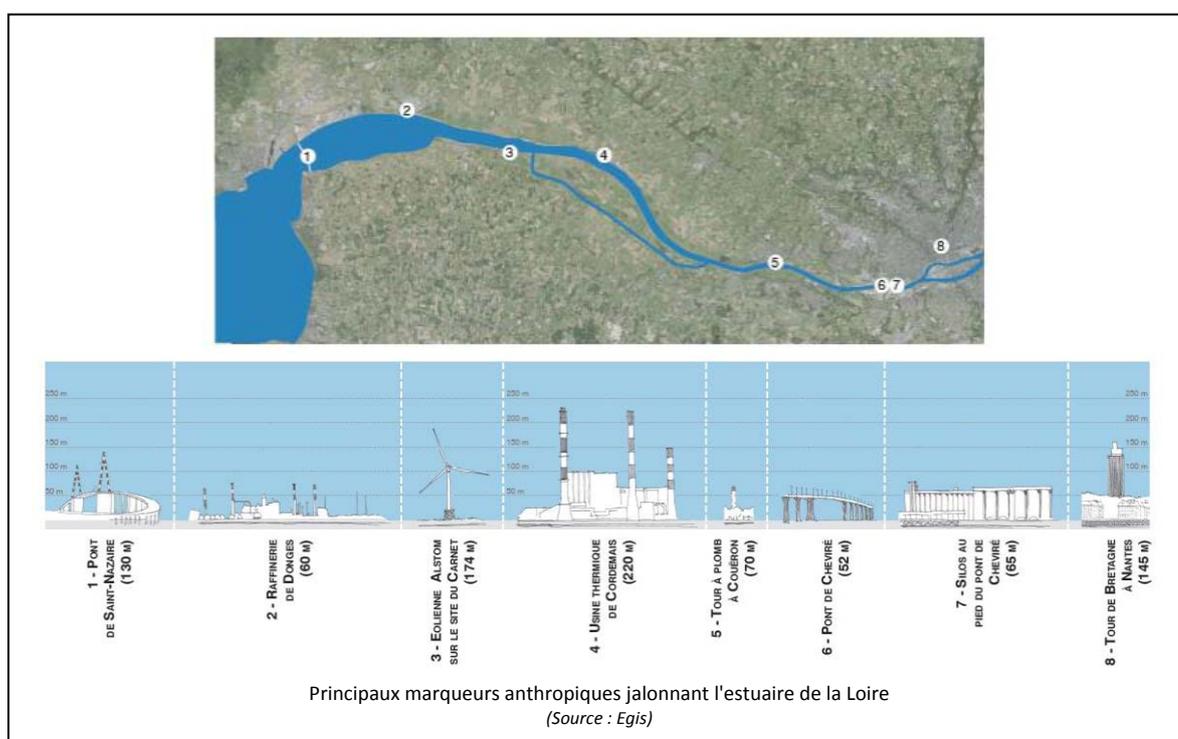
L'estuaire est caractérisé par une mosaïque de milieux, dont des secteurs naturels difficilement accessibles ou fermés au public.

L'estuaire de la Loire est, depuis un siècle et demi, un moteur de développement industriel autour de l'activité portuaire. Les constructions navales et aéronautiques, l'énergie, l'agroalimentaire et la logistique constituent les principaux moteurs de ce développement.

Les territoires ligériens sont soumis à une forte pression démographique liée à la présence des deux pôles urbains de Nantes et de Saint-Nazaire et à la proximité du littoral. Cette pression s'est fortement accrue au cours des 10 dernières années. La diffusion urbaine est importante et continue sur ces territoires. Néanmoins, le développement actuel de l'urbanisation ne porte pas atteinte aux espaces naturels les plus sensibles, situés en bord de Loire.

L'activité agricole est très présente. Il s'agit essentiellement d'exploitations d'élevage de bovins et de production de céréales. Environ 15 000 ha sont valorisés par plus de 300 exploitations agricoles. L'agriculture en marais nécessite une bonne connaissance du milieu, la prise en compte des contraintes naturelles (niveau d'eau, périodes d'intervention, accessibilité des parcelles) et l'utilisation des matériels adaptés. Les agriculteurs sont par ailleurs très impliqués dans la gestion hydraulique des marais.

Les paysages de l'estuaire sont marqués par l'horizontalité et l'étendue des visions offertes. Plusieurs installations industrielles participent à une dimension verticale dont, récemment, le grand portique des chantiers de construction navale STX France, à Saint-Nazaire, et le prototype d'éolienne offshore de l'industriel Alstom, implantée sur le site du Carnet.



La fonction touristique de l'estuaire s'est fortement développée ces dernières années au travers, notamment, du circuit La Loire à vélo, de la manifestation Estuaire 2007-2009-2012 et des opérations conduites par Saint-Nazaire Tourisme et Patrimoine.

La stratégie de développement spatial du Port Autonome de Nantes Saint-Nazaire a sensiblement évolué au cours des dernières décennies. La prise en compte des problématiques estuariennes s'est traduite par un repli progressif des zones de développement. A la fin des années 90, le Port Autonome a remis 1 600 ha d'espaces estuariens au Conservatoire du Littoral, le développement devant se réaliser sur les sites de Donges Est et du Carnet, représentant au total 1 000 ha.

Le projet stratégique du Grand Port Maritime, adopté en 2009, a renforcé cette consommation raisonnée de l'espace en proposant l'abandon à des fins économiques de la quasi-totalité du site de Donges Est (500 ha) en contrepartie de l'aménagement du site du Grand Tourteau (50 ha), plus à l'aval et à proximité des sites existants. Ce schéma, confirmé lors de la révision du projet stratégique, est en cohérence avec le modèle de développement proposé, notamment autour des filières logistiques et industrielles.

4.1.3 - Historique des projets d'aménagement des dernières décennies et de leurs évolutions

Le domaine portuaire terrestre est de 2 700 ha. Il résulte de différentes opérations d'acquisitions, de cessions et d'aménagement depuis la création du Port Autonome de Nantes Saint-Nazaire, en 1966.

La stratégie de développement spatial a sensiblement évolué au cours des dernières décennies. La prise en compte des problématiques estuariennes s'est traduite dans les faits par un repli progressif et marqué des zones de développement économique portuaire.

La décision du Comité Interministériel Plan Loire du 4 janvier 1994, prenant en compte les perspectives de développement durable, précisait le périmètre des projets de développement économique portuaires. Cette décision devait conduire à la remise de 1 500 ha de terrains portuaires, ne faisant pas l'objet d'aménagements, au Conservatoire du Littoral. Dans les faits, le Port Autonome transfèrera un peu plus de 1 600 ha. Cette opération a majoritairement conduit au bilan des 2700 ha actuels. Seules quelques opérations ponctuelles de quelques hectares ont été réalisées depuis, notamment dans le secteur urbain de Nantes, dans le cadre d'opérations foncières avec la Ville.

La Directive Territoriale d'Aménagement, élaborée en 1996 dans le prolongement du Plan Loire et approuvée par le Conseil d'État en 2006, traduit le schéma de développement des activités portuaires. Les sites de Donges Est et du Carnet, représentant au total près de 1 000 ha, sont affirmés.

La loi de 2008, portant réforme portuaire, précise les missions des grands ports maritimes et renforce, notamment, leur rôle dans la gestion des espaces naturels. Elle prescrit l'élaboration d'un projet stratégique et d'un schéma de développement spatial.

Le projet stratégique du Grand Port Maritime, adopté en 2009, s'inscrit dans cette politique de consommation raisonnée de l'espace en proposant l'abandon du projet d'aménagement portuaire de la quasi-totalité du site de Donges Est (580 ha) en contrepartie de l'aménagement du site du Grand Tourteau (50 ha), plus à l'aval et à proximité des sites existants. L'aménagement du Carnet est envisagé sur environ 150 ha, l'emprise totale du site étant de 395 ha.

La révision du projet stratégique de 2015 affirme ces orientations, en cohérence avec le modèle de développement visé, notamment autour des filières logistiques et industrielles. Il a fait l'objet d'échanges dans l'ensemble des démarches relatives à une vision globale de l'estuaire. Le projet d'aménagement du Carnet est réduit à 110 ha, grâce aux mesures d'évitement adoptées.

Le bilan foncier du Grand Port Maritime de Nantes Saint-Nazaire est aujourd'hui le suivant :

- Espaces aménagés : 1 350 ha.
- Espaces à vocation d'espaces naturels : 1 055 ha.
- Espaces à aménager : 235 ha.
- Divers espaces en zone urbaine (reconversion urbaine, rives et berges) : 60 ha.

4.2 - Une politique d'aménagement et de développement durable

Depuis sa création, le Grand Port Maritime s'est engagé dans une démarche d'aménagement et de développement durable des territoires. De nombreuses actions concrètes ont ainsi été conduites :

- Une démarche globale autour du management environnemental, traduite par l'obtention de la certification ISO 14001.
- Le recyclage de déchets, le traitement de poussières, l'identification et la gestion de sols pollués.
- L'adaptation d'infrastructures ou d'équipements permettant le traitement des eaux de ruissellement et de lavage des quais du terminal multivrac et celui des rejets des formes de radoub de Saint-Nazaire.
- Le lancement d'une démarche d'écologie industrielle sur l'ensemble du territoire portuaire de l'aval de l'estuaire, en partenariat avec Saint-Nazaire Agglomération, incluant un diagnostic, un plan d'actions, un dispositif de pilotage et d'animation.
- La gestion d'espaces de nature et la gestion environnementale de zones d'activité :
 - Création d'une zone écologique au nord du terminal multivrac de Montoir de Bretagne.
 - Etude de corridors écologiques autour de la zone de Montoir de Bretagne.
 - Réalisation d'inventaires et étude de plans de gestion de la zone de Bouguenais, à proximité de Cheviré, et inventaires pour les zones de Donges-Est et du Priory, à Montoir de Bretagne.
- Avec les associations environnementales, la co-construction de l'évaluation des enjeux et de la définition

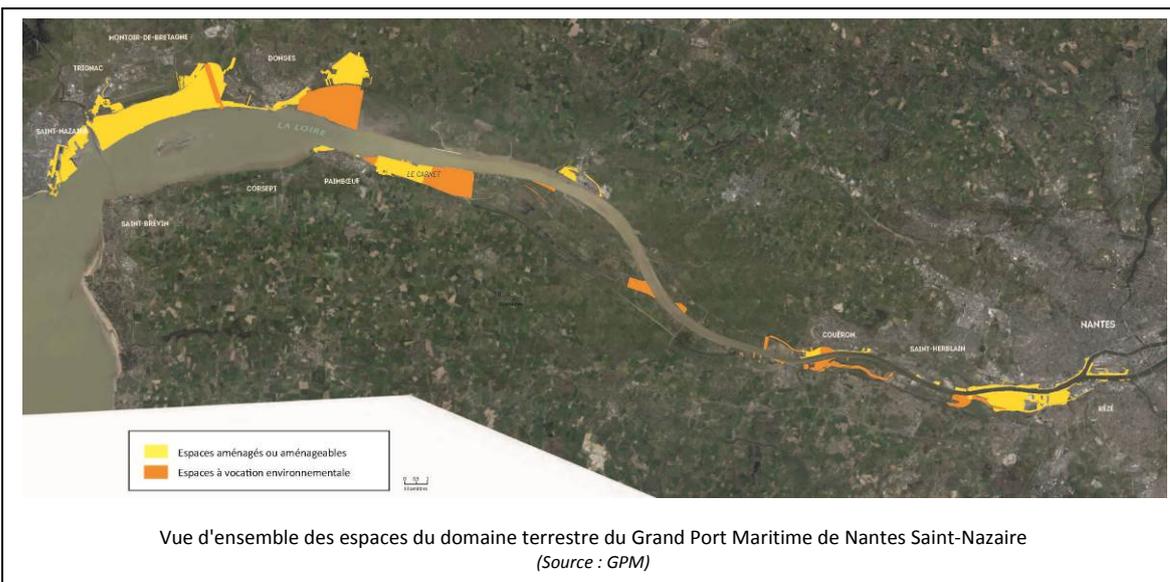
des mesures compensatoires du projet d'aménagement du site du Carnet.

- Le développement de programmes de connaissance autour de la thématique des dragages, notamment l'optimisation des immersions pour réduire la circulation des sédiments, dans le cadre de la procédure de renouvellement des autorisations.

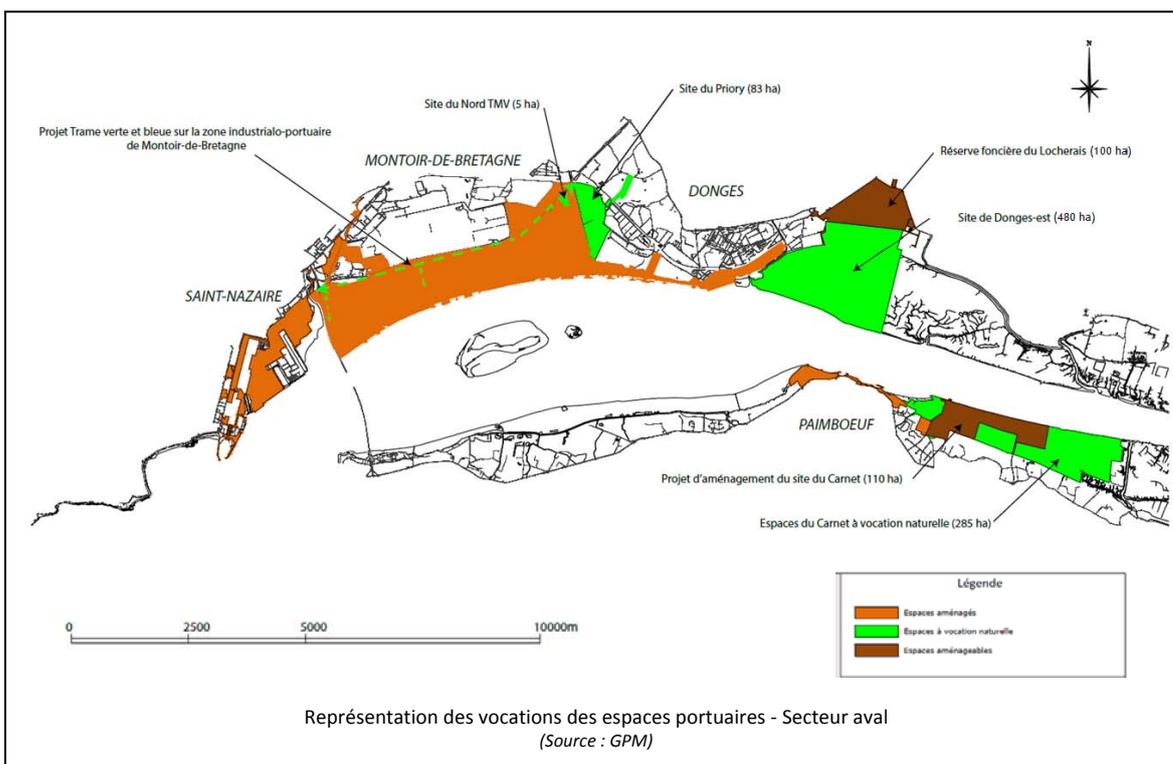
La politique d'aménagement et de développement durable proposée par le Grand Port Maritime dans le cadre de la mise à jour de son projet stratégique s'inscrit en continuité de ces travaux.

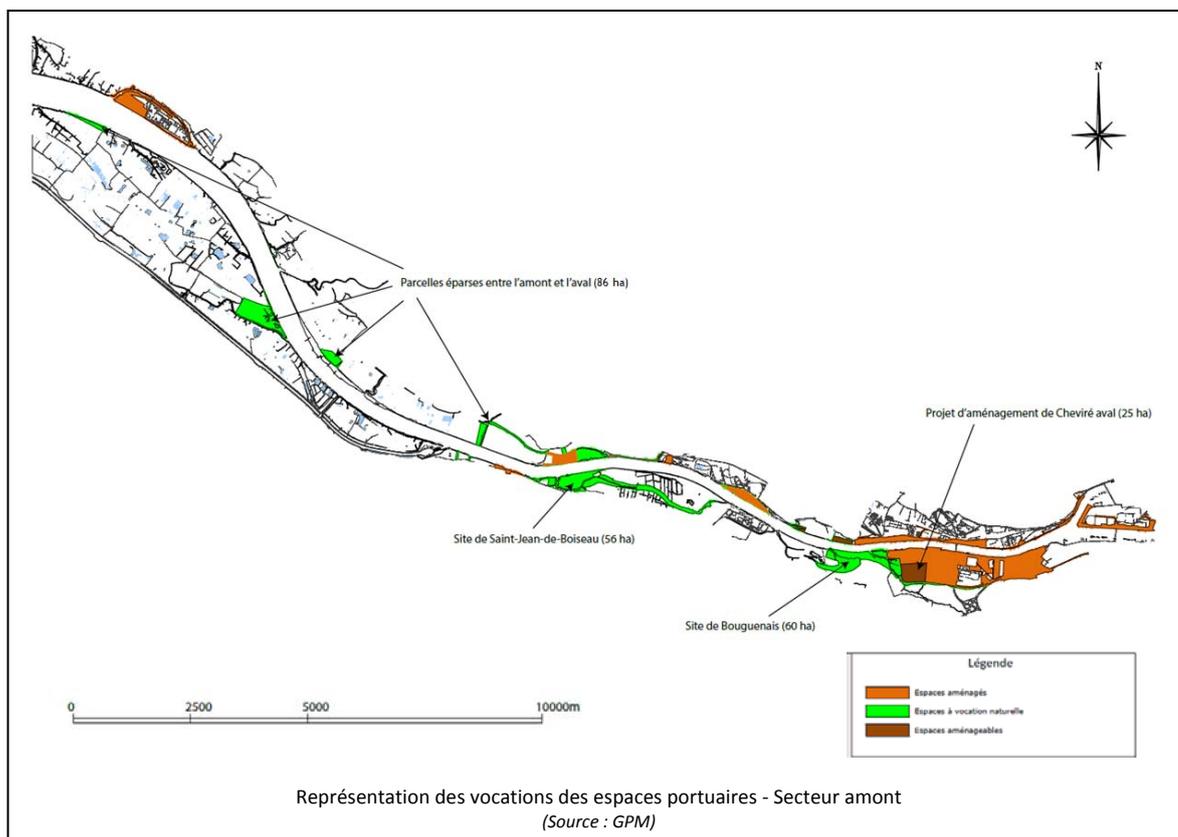
4.2.1 - Rationaliser l'utilisation de l'espace portuaire

Le Grand Port Maritime a procédé à un inventaire des espaces de son domaine et de leur vocation. Le domaine terrestre s'élève à 2 700 ha. 1 350 ha sont aménagés en zones portuaires, logistiques et industrielles. 1 055 ha ont vocation à demeurer en espaces naturels.



La rationalisation de l'utilisation de l'espace portuaire passe par une connaissance fine des zones aménagées et par la recherche de leur densification.





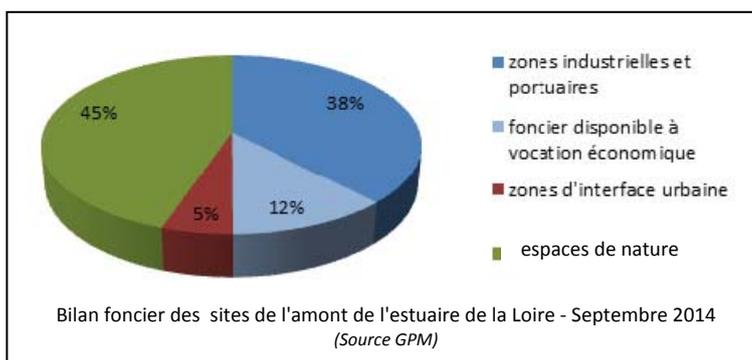
4.2.1.1 - Bilan de l'utilisation du foncier des sites de l'amont de l'estuaire de la Loire

Le secteur portuaire amont est composé de plusieurs zones, dont la superficie totale s'élève à environ 550 ha. Ces espaces constituent un ensemble complémentaire, décliné sous différentes fonctions, notamment industrielles, logistiques et écologiques.

Le site industrioportuaire de Cheviré est identifié comme une zone logistique d'intérêt métropolitain dans le Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT) de la métropole Nantes Saint-Nazaire. Le site couvre une surface de 220 ha, où sont implantées 70 entreprises. Bien desservi, il bénéficie de la proximité de la voie d'eau, du périphérique routier et d'une desserte ferroviaire.

Le site dispose de deux terminaux portuaires polyvalents, d'un terminal routier et d'un terminal sablier. Il est en cours de mutation²³, compte-tenu de l'évolution des trafics, notamment la baisse de la filière bois et l'augmentation des trafics conventionnels.

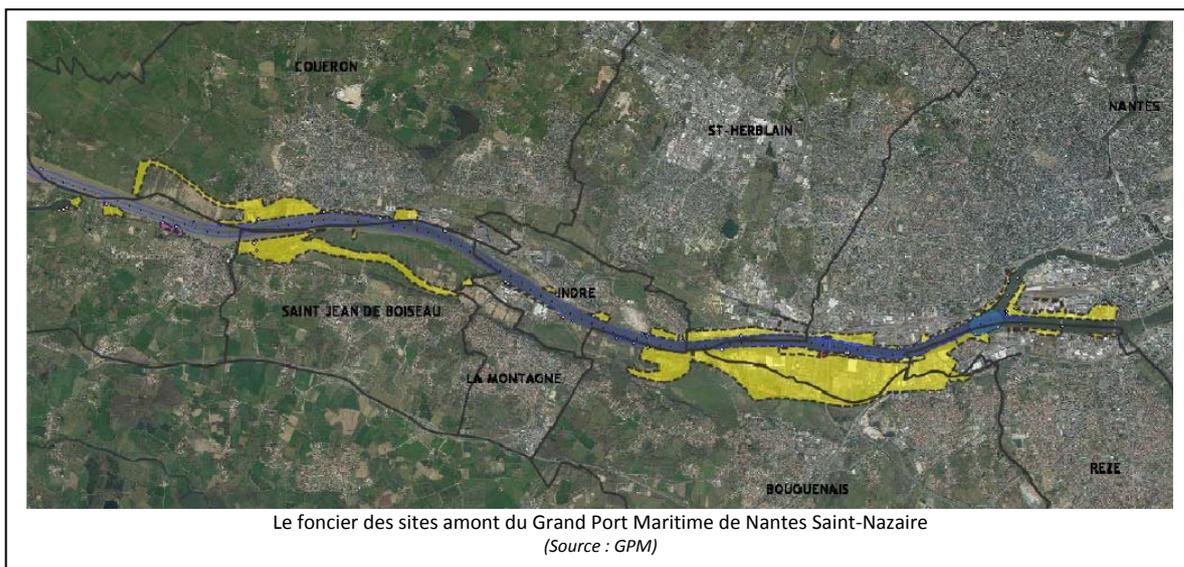
Compte tenu de ses différents atouts, la zone de Cheviré doit jouer pleinement son rôle de plateforme



multimodale dans l'organisation des flux de d'agglomération nantaise, tel qu'inscrit dans le Plan de Déplacement Urbain (PDU) de la Métropole. Cela passe notamment par sa valorisation dans le schéma logistique métropolitain, en parallèle du développement de filières liées à l'énergie, aux recyclages, à la distribution urbaine et à la construction associée aux grands projets de la métropole (CHU, Ile de Nantes, Bas Chantenay...).

²³ Voir 3.3.2

Le secteur de Roche Maurice et de Cormerais s'étend sur 40 ha et regroupe 25 entreprises. Il est spécialisé dans l'activité céréalière²⁴. Sa préservation contribue à fixer la filière agroalimentaire, fortement ancrée dans l'ouest. L'industrie lourde y est également présente, avec un tissu dense (Leroux et Lotz, et Paris). Il paraît nécessaire d'insérer la préservation de ces activités dans l'évolution urbaine du secteur du Bas Chantenay.



Sur une superficie totale de 25 ha, pour un linéaire de 6 km, les espaces portuaires en centre-ville sont significatifs et seront le lieu des prochains développements à moyen et long termes des projets urbains de la métropole (Ile de Nantes, quais de l'Aiguillon, Ernest Renaud, de la Fosse, Bas Chantenay, ZAC des Iles...).

Les espaces naturels, pour lesquels sont envisagées des mesures de gestion écologique, représentent une superficie totale de l'ordre de 250 ha. Il est proposé de formaliser le plan de gestion des espaces naturels de Bouguenais à partir des inventaires et études réalisées. Il fera intervenir conjointement le Grand Port Maritime, la commune de Bouguenais et les exploitants agricoles du secteur.

Action 26	<i>Mettre en place des plans de gestion des espaces naturels.</i>	Section 4
-----------	---	-----------

4.2.1.2 - Bilan de l'utilisation du foncier des sites de Montoir de Bretagne et de Saint-Nazaire

4.2.1.2.1 - La problématique du Plan de Prévention des Risques Technologiques de Montoir de Bretagne

De 2011 à 2015, dans le cadre de la préparation du PPRT de Montoir de Bretagne, le dialogue entre les industriels, les services de l'Etat et le Grand Port Maritime a été soutenu. Les études sur les coûts de mise en sécurité et sur la valeur des biens ont permis d'identifier les enjeux financiers.

Le Grand Port Maritime a réalisé une évaluation sommaire début 2012 (sur la base des éléments de doctrine et des données présentées alors) sur les conséquences financières du PPRT. Le préjudice fait état d'une perte de 1,7 Mt de trafic liée à la non réalisation des projets bloqués par la prescription du PPRT et d'une perte de 2,5 M€/an de recettes domaniales du fait des terrains neutralisés par les périmètres de danger. L'étude ne prend pas en compte les incidences sur l'emploi, industriel ou portuaire, directement ou indirectement impacté. Elle évalue à 10 M€ le montant des investissements réalisés pour l'aménagement des zones devenues non commercialisables.

Les contraintes sont majeures pour envisager un développement de la zone tel qu'il était défini au moment de l'attribution des conventions de terminal²⁵.

²⁴ Voir 3.3.1

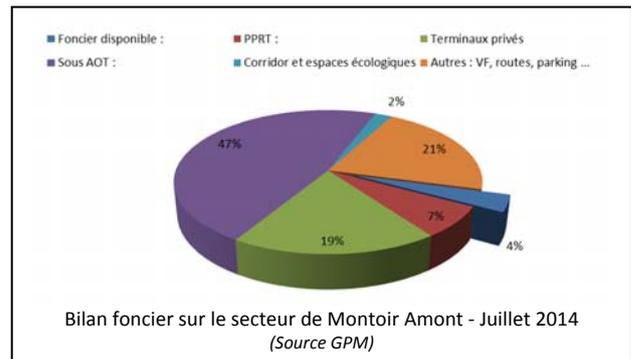
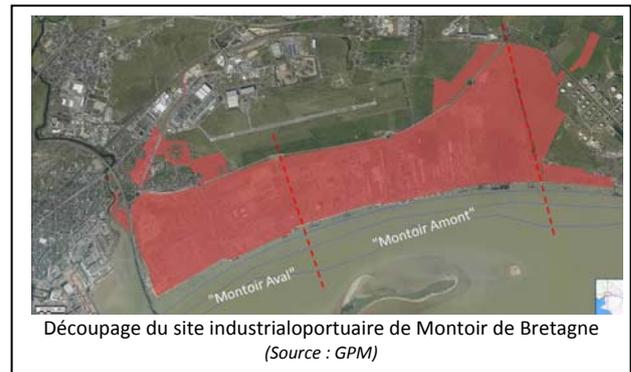
²⁵ Voir section 3

4.2.1.2.2 - Sur le secteur de "Montoir Amont"

Ce secteur de Montoir Amont est affecté aux trafics énergétiques (GNL, charbon) et de vracs (agroalimentaires, industriels). Le foncier portuaire y est contraint par la présence de deux sites Seveso et la mise en œuvre des PPRT. Des développements sont envisageables mais les surfaces disponibles à l'implantation de nouveaux projets industriels sont limitées.

Globalement bien desservi par le fer et la route avec notamment une optimisation récente de la logistique des poids lourds (parking d'attente), le site de Montoir Amont dispose d'infrastructures portuaires de qualité. Sur la période 2010-2015, les implantations industrielles sur cette zone totalisent une consommation foncière de 44 ha : 18 ha pour les vracs liquides (Diester et Cargill), 26 ha pour les vracs secs (Kercim, sabliers et silos de l'Atlantique)

D'une superficie totale de 350 ha, le secteur de Montoir Amont est quasiment saturé. Sur la période de 2015-2020, 9 ha seulement sont identifiées pour de nouveaux projets avec des contraintes fortes (éloignement du quai, parcelles morcelées et sous servitudes aéronautiques).

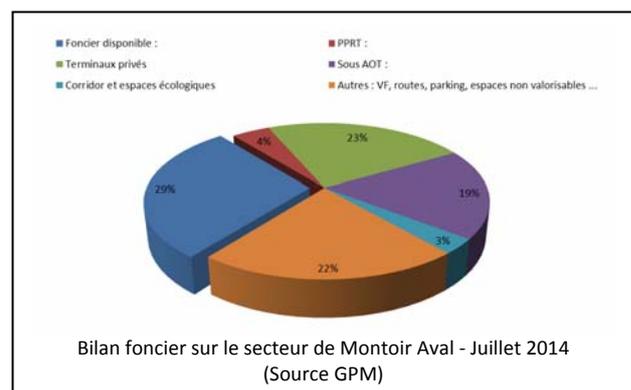


Le Grand Port Maritime a valorisé de sa propre initiative, en 2010, un espace de 5 ha non exploitable du fait de sa position contrainte entre routes et voies ferrées. Une zone expérimentale de récréation de milieux propices aux batraciens principalement a été conçue et réalisée, présentant une mosaïque de mares, talus sableux, roselières. Les suivis des populations depuis cette date montre une très bonne réponse des populations ciblées. Cette expérience montre la possibilité de recréer avec succès des zones de fort intérêt écologique pour ce type d'espèces, en prenant soin de s'assurer de connectivités avec des milieux fonctionnels voisins.

4.2.1.2.3 - Sur le secteur de "Montoir Aval"

Le secteur de Montoir Aval, d'une superficie de 250 ha environ, est affecté aux trafics de marchandises diverses (conteneurs, roulier, conventionnel). Du foncier est disponible, mais il est partiellement contraint par les cercles de danger du terminal méthanier Elengy, définis dans le cadre de la préparation du PPRT.

Ce secteur concentre de nombreux flux logistiques (autoroutes maritimes, conteneurs, filières automobile, aéronautique et EMR). Seul secteur à l'aval disposant d'un capital foncier immédiatement aménageable, il a notamment permis la réalisation rapide d'un pôle industriel de 20 ha.

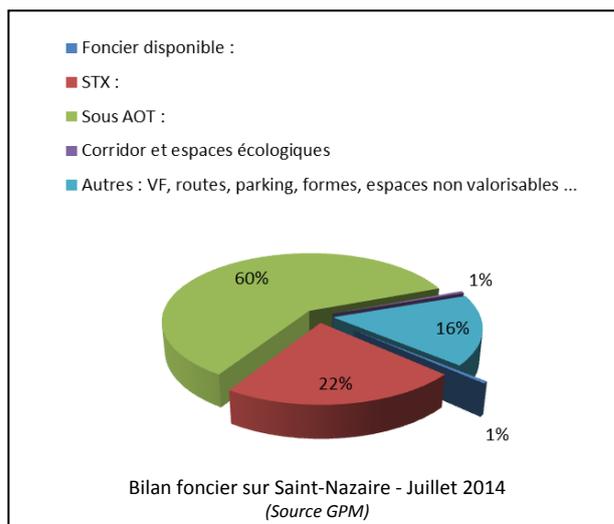


4.2.1.2.4 - Sur le secteur de Saint-Nazaire

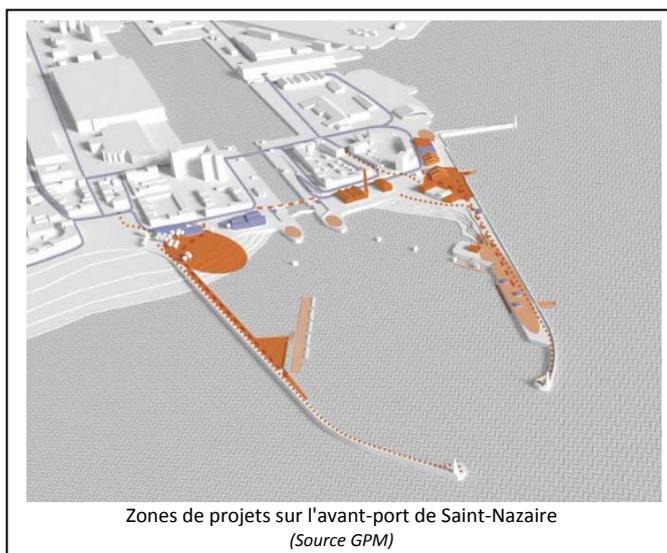
Le secteur de Saint-Nazaire, d'une superficie de l'ordre de 200 ha, est le cœur des filières industrielles de la construction et de la réparation navale, de la construction métallique ou mécanique. Ces industries cherchent à se diversifier et participent notamment à l'émergence de la filière EMR.

Le secteur nazairien possède des infrastructures portuaires lourdes pour la manutention de composants industriels. Il dispose par contre d'un foncier disponible très limité, pour partie en interface avec un tissu urbain dynamique.

Une première opération de restructuration a permis de dégager une douzaine d'hectares pour la réalisation d'un hub logistique dédié à la construction de champs éoliens offshore. Il paraît nécessaire d'engager une seconde phase pour donner à la zone industrialoportuaire des caractéristiques adaptées à la construction de nouvelles unités de construction et à la manipulation de grands ensembles industriels. Pour autant, l'espace reste extrêmement limité, et il est nécessaire de rechercher une complémentarité avec d'autres sites susceptibles d'être aménagés pour l'activité industrielle et portuaire tant en rive sud (Le Carnet) qu'en rive nord. A long terme, l'extension de la capacité foncière au nord de la Loire repose sur l'hypothèse de l'aménagement du secteur du Grand Tourteau (50 ha).



Le schéma de développement du secteur nazairien doit faire l'objet d'une attention particulière pour prendre en compte les attentes et exigences liées au tissu urbain. Une démarche est déjà engagée avec la ville sur le secteur de Méan-Penhoët.



La restructuration du tissu industriel nazairien est ainsi une action forte engagée par le Grand Port Maritime. Elle passe par la reconversion de zones orphelines (libération de l'emprise de l'ex station de déballastage, démolition de bunkers...), la mutualisation d'espaces de services et la relocalisation d'activités sans lien direct avec l'activité portuaire ou industrielle.

Le secteur de l'avant-port est un volet spécifique du projet nazairien. Sa fonction principale est l'accessibilité des navires aux bassins par le chenal d'entrée, protégé des houles du large. Le plan d'eau assure également une fonction de port de service d'accès rapide à la mer pour les navires de

services portuaires (remorquage, pilotage...). Les terrepleins bordant le plan d'eau doivent conserver la capacité à implanter les activités connexes associées. L'ensemble doit s'intégrer dans un programme de valorisation de l'interface ville/port.

4.2.1.3 - Actions à mettre en œuvre pour rationaliser l'utilisation de l'espace portuaire

Le Grand Port Maritime dispose de plusieurs leviers pour rationaliser l'espace portuaire, dont la valeur augmente avec la rareté. Il paraît au préalable nécessaire de préciser la vocation des différentes zones industrielles, logistiques et portuaires. Ces travaux ont été engagés à différents niveaux : avec Nantes Métropole et Saint-Nazaire Agglomération pour les secteurs d'interface urbaine²⁶, avec l'ensemble des parties prenantes du Grand Port Maritime en préparation du schéma spatial des sites de l'aval de l'estuaire²⁷.

²⁶ Voir section 4.4.2

²⁷ Voir section 4.3.2

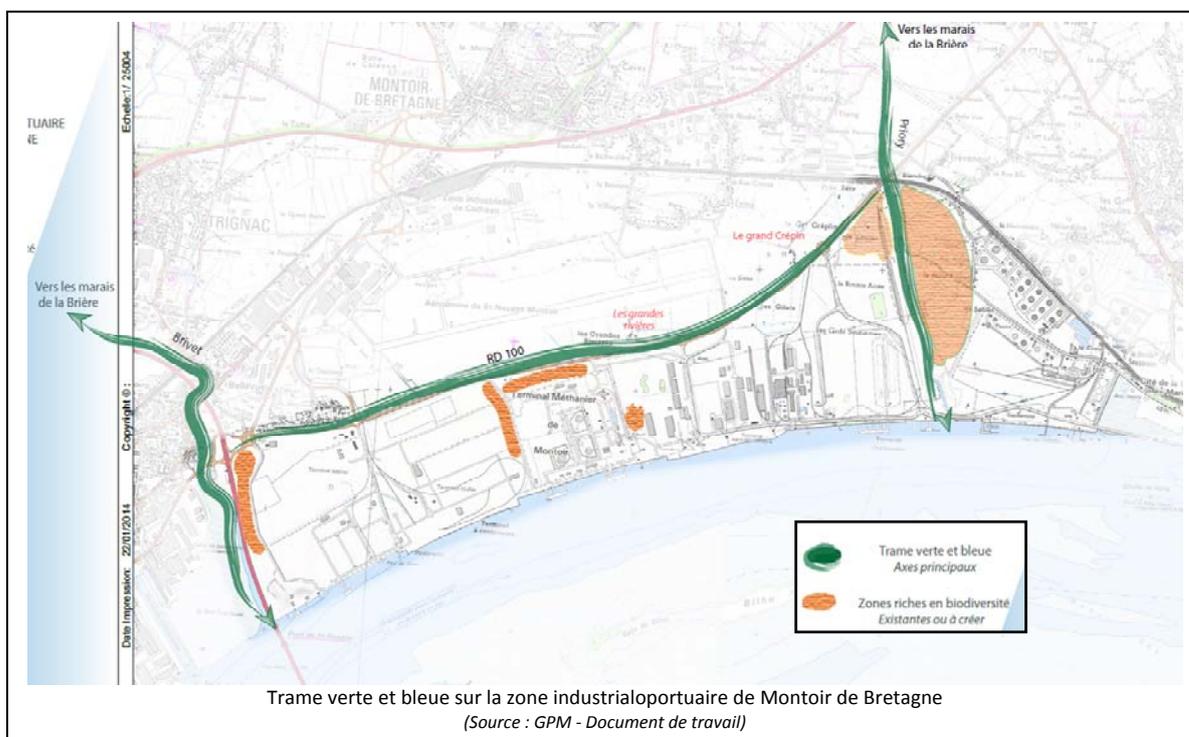
Action 17	<i>Définir la stratégie foncière en précisant la vocation des espaces portuaires, en lien avec les parties prenantes concernées.</i>	Section 4
-----------	--	-----------

La mise en place de synergies entre les occupants du domaine peut permettre l'économie d'espaces, avec par exemple l'utilisation de parkings communs, ou la mutualisation de zones de services (espaces de maintenance, aires de lavage, stockage de conteneurs vides, restauration...). Une étude est en cours avec Saint-Nazaire Agglomération sur les zones de ce secteur. Les résultats seront connus en 2015, identifiant les actions possibles recueillant l'agrément des acteurs. Le Grand Port Maritime mettra en œuvre les préconisations issues de ce travail, dans la mesure des disponibilités foncières et financières.

Action 27	<i>Développer les démarches d'écologie industrielle auprès des entreprises industrielles et portuaires</i>	Section 4
-----------	--	-----------

La requalification d'espaces, comme évoquée précédemment pour le site du futur hub logistique de Saint-Nazaire, est également un moyen de rationalisation de l'espace portuaire.

Le Grand Port Maritime a décidé de valoriser les espaces interstitiels et périphériques des zones d'activité. Ainsi, à l'échelle de la zone de Montoir de Bretagne et Donges, un schéma de préservation des zones à potentiel écologique reconnu et de corridors a été établi.



Sur cette base établie, le Grand Port Maritime aménagera ces corridors (objectif batraciens) et ces espaces (objectif avifaune), en liaison avec les zones extérieures que sont le secteur du Priory et les prairies humides situées en arrière de la plateforme industrialoportuaire.

Action 26	<i>Mettre en place des plans de gestion des espaces naturels.</i>	Section 4
-----------	---	-----------

Un autre levier consisterait à augmenter le niveau d'investissement des occupants du domaine portuaire, en reconsidérant notamment le dispositif de renouvellement des autorisations d'occupation temporaire. Le Grand Port Maritime pourrait ainsi constituer un fonds de gestion environnementale, destiné à contribuer à l'amélioration de l'entretien et de la dimension paysagère et environnementale des zones d'activités. L'objectif est de faire prendre conscience aux occupants du domaine de leur "empreinte environnementale" sur le territoire. Les modalités de collecte, de gestion et de gouvernance restent à définir.

Action 3	<i>Définir et appliquer une politique de management des revenus et des savoir-faire commercialisables.</i>	Sections 2, 4
----------	--	---------------

Action 17	<i>Définir la stratégie foncière en précisant la vocation des espaces portuaires, en lien avec les parties prenantes concernées.</i>	Section 4
-----------	--	-----------

Dans cette logique d'utilisation optimale de l'espace portuaire, il paraît nécessaire de privilégier le développement des filières et trafics qui concourent eux-mêmes au développement durable, comme les énergies marines renouvelables et les éco-trafics. C'est le choix opéré pour le site du Carnet. Au cours des dernières années, des inventaires de la faune et de la flore ont été réalisés. Les enjeux du site, dans le contexte de l'estuaire, ont été définis et partagés avec les services de l'Etat et les associations environnementales, Une méthodologie d'évaluation des fonctionnalités écologiques a par ailleurs été mise en place. Les mesures d'évitement ont remodelé le projet. Les mesures de réduction ont été appréhendées et celles de compensation ont fait l'objet d'un partage et d'un accord entre les partenaires. Le plan de gestion des espaces naturels reste à rédiger, les aménagements et travaux environnementaux devant être mis en œuvre en parallèle.

Action 19	<i>Mettre en œuvre l'aménagement du site du Carnet.</i>	Sections 2, 4
-----------	---	---------------

Un autre levier consisterait à augmenter le niveau d'investissement des occupants du domaine portuaire, en reconsidérant notamment le dispositif de renouvellement des autorisations d'occupation temporaire. Le Grand Port Maritime pourrait ainsi constituer un fonds de gestion environnementale. Les modalités de collecte, de gestion et de gouvernance restent à définir.

4.2.1.4 Projets d'aménagement

4.2.1.4.1 - Le site du Grand Tourteau

Dans la perspective de la préparation d'un débat public, en premier lieu, et d'une enquête publique, dans un second temps, les études techniques et environnementales seront poursuivies, notamment pour définir les mesures compensatoires à l'aménagement de la vasière du Grand Tourteau.

En 2010 et 2011, des inventaires comparatifs des différentes vasières de l'estuaire aval, relatifs à la faune benthique, à l'ichtyofaune, à l'avifaune, ont permis d'établir les contributions relatives des différents secteurs, avec leurs spécificités propres. Ces inventaires, replacés dans la dynamique générale des milieux estuariens, constituent une base de travail pour évaluer les actions à mettre en œuvre afin de pérenniser les milieux nécessaires aux ressources trophiques. Ces études ont été menées en étroite collaboration avec le GIP Loire Estuaire (protocoles et calendriers) et mutualisées.

Ces inventaires ont permis de vérifier que des espaces de compensation sont disponibles. Différents secteurs sont identifiés entre le banc de Bilho et la rive sud, de Donges Est jusqu'au secteur de Lavau en rive nord. Ces secteurs se différencient notamment par le niveau de salinité. En synergie avec les actions de restauration de cette partie de l'estuaire, pilotées par le GIP Loire Estuaire, il conviendra de définir un scénario visant à un gain maximum de fonctionnalités écologiques au regard des équilibres estuariens globaux.

Les inventaires seront reconduits selon les mêmes principes à partir de 2015 pour obtenir une nouvelle "photographie" permettant d'affiner la connaissance et, de ce fait, les orientations.

Les procédures seront engagées après une concertation des principaux acteurs de l'estuaire, tant sur le projet en lui-même que sur ses mesures compensatoires dans ce contexte.

4.2.1.4.2 - Cheviré

Le projet d'aménagement de Cheviré porte sur la restructuration du tissu existant, pour accompagner l'évolution de la vocation de la zone vers les fonctions logistiques et de développement des filières en lien avec les services urbains (recyclage) et la transition énergétique (biomasse, énergies renouvelables...).

Le projet comprend une extension de la zone sur une vingtaine d'hectares pour répondre aux besoins logistiques futurs sur des parcelles homogènes, embranchées ferroviaire.

4.2.2.2 - Conduire des projets partagés de valorisation des espaces situés à l'interface ville-port

Le Grand Port Maritime, en partenariat avec les collectivités, a engagé depuis plusieurs années plusieurs réflexions sur l'interface entre la ville et le port. Des études croisées sont conduites sur des secteurs qui pourraient être reconvertis, requalifiés ou valorisés. Des projets d'aménagement sont également portés soit par le Grand Port Maritime, soit par la collectivité. A titre d'exemple, l'aménagement de l'usine élévatoire de Saint-Nazaire en un centre d'interprétation et de valorisation de l'estuaire de la Loire ou encore l'étude de requalification de l'entrée est de Saint-Nazaire dans l'optique de développer le tissu industriel en intégrant l'interface avec la ville.

Afin de concrétiser ces engagements, il est proposé d'intégrer le projet du port en cohérence avec les projets du territoire afin de mettre en œuvre une stratégie concertée d'aménagement. Il s'agit donc de réaliser la synthèse entre la vision portuaire et la vision urbaine afin d'aboutir, ensemble, à un projet commun et de constituer des partenariats et synergies. Des chartes permettant notamment de définir la vocation des espaces portuaires sont actuellement à l'étude entre le Grand Port Maritime, Nantes Métropole et Saint-Nazaire Agglomération.

Action 21	<i>Mettre en place une charte de type ville-port avec Nantes Métropole et Saint-Nazaire Agglomération.</i>	Section 4
-----------	--	-----------

4.2.2.3 - Répondre aux besoins logistiques urbains

Nantes Métropole et le Grand Port Maritime étudient actuellement les conditions de mise en place d'un service fluvial susceptible de contribuer à la logistique métropolitaine. Les besoins identifiés concernent les approvisionnements en biens de consommation, mais également les filières liées à la requalification urbaine (matériaux du BTP) et au traitement des déchets (gravats, terres polluées...) ²⁸.

Action 23	<i>Créer des plates-formes fluviales connectées entre Saint-Nazaire, Montoir de Bretagne, Le Carnet et Nantes.</i>	Sections 2 à 5
-----------	--	----------------

4.2.3 - Réduire les impacts des dragages

Le projet stratégique du Grand Port Maritime de Nantes Saint-Nazaire met l'accent sur la nécessaire qualité de l'accueil portuaire, laquelle se comprend avant tout comme l'assurance d'une sécurité optimale aux navires, dans une recherche équilibrée de compétitivité économique et de respect environnemental.

La politique de dragages repose sur l'optimisation du maintien des profondeurs en fonction du trafic attendu, limitant par ailleurs l'incidence de ces opérations sur l'environnement estuarien au strict nécessaire. La cote de navigation du chenal est une donnée variable qui caractérise l'accessibilité à tous les postes desservis par le chenal. Elle permet de déterminer l'aptitude à la montée ou à la descente d'un navire, en fonction de son tirant d'eau, de la marge de sécurité sous la quille, fonction de sa vitesse et de la hauteur de marée pendant le chenalage. En fonction des types de navires accueillis actuellement, le Grand Port Maritime s'efforce de tenir les cotes de navigation de - 12.40 m CM ²⁹ pour le chenal de Donges et - 4.70 m CM pour le chenal de Nantes.

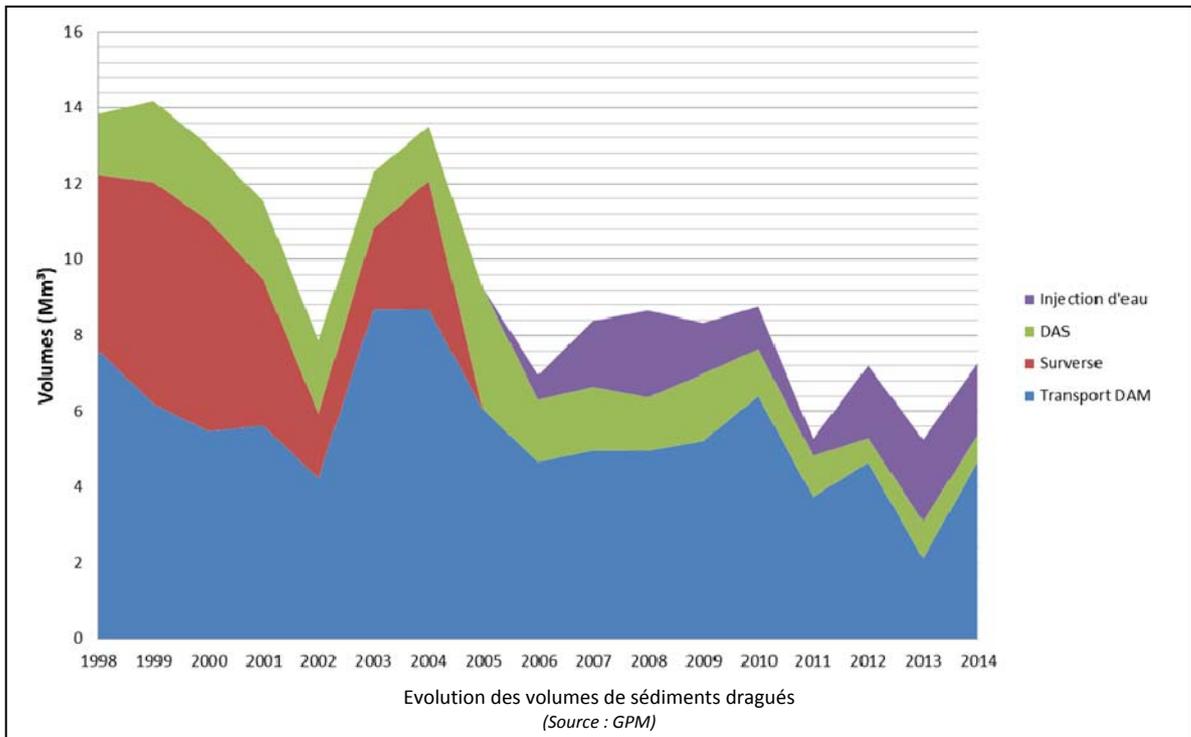
En plus des trois vedettes hydrographiques chargées de mesurer le fond du fleuve avant et après les interventions, le Grand Port Maritime sollicite l'intervention de trois dragues. La Samuel de Champlain, une drague aspiratrice en marche (DAM), est louée au GIE national Dragages Ports. En raison de son tirant d'eau (8,5 m à pleine charge), elle intervient principalement sur le chenal aval (Saint-Nazaire, Montoir de Bretagne, Donges). Elle immerge les matériaux dragués sur la zone d'immersion de la Lambarde.

Depuis le début des années 2000, des réflexions sur les méthodes de dragage en relation avec leurs impacts ont conduit le GPM à modifier ses pratiques :

- Ajustement des efforts de dragage au plus près des besoins des navires attendus,
- Réduction puis abandon total de la pratique de la surverse de densification et du dragage à l'américaine,
- Introduction progressive du dragage par injection d'eau accompagnée de suivis environnementaux sous le contrôle du service en charge de la police de l'eau.

²⁸ Voir section 5.3

²⁹ Niveau de référence commun aux cartes marines



En 2010, le Grand Port Maritime de Nantes Saint-Nazaire a fait l'acquisition de l'André Gendre, une drague stationnaire (DAS), et de son remorqueur le Milouin. Celui-ci a été équipé d'un système d'injection d'eau à basse pression (DIE), utilisé au départ pour l'entretien de souilles peu profondes sur les sites amont, mais qui s'est également révélé efficace sur de plus grandes profondeurs, notamment à Donges. Cette méthode de nivellement consiste à liquéfier la vase du fond du fleuve, les sédiments étant entraînés vers l'aval en phase de jusant. Mi 2014, l'efficacité du Milouin, complémentaire du travail réalisé par la Samuel de Champlain, a conduit le Grand Port Maritime à ajuster l'armement de la drague André Gendre.

Action 13	<i>Poursuivre l'optimisation des dragages, basée sur l'adaptation des accès nautiques à la demande commerciale et sur la réduction des coûts.</i>	Sections 2, 4
-----------	---	---------------

Ces activités de dragages, bien qu'optimisées, demeurent très largement dépendantes des conditions de débit fluvial et océano-météorologiques, comme dans tous les estuaires.

4.2.3.1 - Suivre l'extraction, le dépôt et la dispersion des sédiments dragués, et améliorer la compréhension des phénomènes hydro-sédimentaires associés

Le 24 avril 2013, les préfets de Vendée et de Loire-Atlantique ont renouvelé les autorisations de dragage d'entretien du chenal et d'immersion des sédiments de Nantes Saint-Nazaire Port pour une période de dix ans. La zone d'immersion a été étendue de façon à rechercher des profondeurs plus importantes permettant une stabilité accrue des sédiments, dans le but de diminuer les retours à la côte et vers le chenal.

L'activité de dragages fait l'objet d'une surveillance par deux entités. L'une est administrative, le Comité de suivi s'assure de la conformité aux autorisations préfectorales à partir de prélèvements effectués pour contrôler le taux de contamination chimique des sédiments. La seconde représente la société civile, la Commission locale d'information se veut un lieu d'information notamment auprès des collectivités et associations. Ces éléments seront également partagés avec le Conseil Scientifique de l'Estuaire de la Loire.

Des suivis systématiques des dragages et des immersions sont organisés et restitués auprès des instances ci-dessus. Sont notamment restitués les volumes dragués par période et par zone, la qualité géochimique des sédiments, les quantités immergées et l'évolution bathymétrique de la zone de dépôt.

Depuis trois ans, Nantes Saint-Nazaire Port développe un programme d'étude sur l'hydrosédimentologie afin de comprendre les mouvements d'eau et des sédiments. Ce suivi environnemental a notamment permis de développer de nouvelles solutions plus adaptées comme les clapages en zones profondes. Cette technique a pour objectif de réduire les effets de dispersion des sédiments et donc l'impact sur les milieux marins,

estuariens et littoraux. La technique de déplacement des sédiments par le système d'injection d'eau a été autorisée après 6 années d'expérimentations accompagnées de suivi des incidences.

Le projet stratégique sur la période à venir ne prévoit pas de modification des cotes du chenal de navigation. Les dragages qui seront mis en œuvre ne consistent donc qu'en un simple entretien des profondeurs dans le cadre de l'autorisation obtenue en avril 2013 pour les dragages et les immersions.

4.2.3.2 - Maîtriser l'impact des dragages sur les milieux marins, estuariens et littoraux

Un suivi des impacts potentiels est prévu et sera mis en œuvre conformément à l'arrêté d'autorisation du 24 avril 2013, en favorisant les démarches pluri-partenaires (Ifremer, Agence de l'eau, professionnels, associations...).

Les suivis concernent la faune benthique, les macro-algues des plateaux rocheux, les réseaux de qualité sanitaire du milieu vivant, les turbidités, l'oxygène dissous, les risques de sédimentation latérale.

Avec Ifremer, le Muséum National d'Histoire Naturelle et l'association Estuaires Loire Vilaine, le suivi des macro-algues, en tant qu'indicateur intégrateur de la qualité du milieu, s'étend de la baie de Bourgneuf jusqu'à la Vilaine, incluant en conséquence la zone d'immersion, et est soutenu par l'Agence de l'Eau Loire Bretagne dans le cadre de la surveillance Directive Cadre sur l'Eau.

Le Grand Port Maritime a décidé de rejoindre le programme de recherche DIETE (Diagnostic Etendu de l'Eutrophisation) d'Ifremer et de l'Agence de l'Eau, qui, dans le cadre d'une recherche sur les phénomènes d'eutrophisation dans le Mor-Braz, évaluera les évolutions des turbidités et nutriments provenant des deux grands estuaires.

De plus, le Grand Port Maritime s'attachera à valider la démarche de définition de la nouvelle zone d'immersion, visant à diminuer la dispersion des sédiments immergés. Pour cela, des campagnes de mesures viendront étayer les résultats du modèle numérique développé pour apprécier le devenir des sédiments. L'objectif est de vérifier que le coefficient de dispersion en nature tende vers les valeurs indiquées par le modèle. Il indique un taux moyen de dispersion de l'ordre de 50 à 60 %, à comparer au taux actuellement constaté de 75 à 80 %. Dans le cas contraire, de nouvelles dispositions seront à mettre en œuvre, en concertation avec le comité de suivi des dragages.

4.2.3.3 - Mettre en place l'utilisation par les dragues des carburants et huiles les moins polluants

Le fonctionnement des engins de dragage a un effet sur l'environnement, par les émissions atmosphériques d'une part, et les rejets accidentels d'autre part.

Plusieurs actions engagées ces dernières années ont contribué à le réduire : l'utilisation de carburant pauvre en soufre, la modernisation des moteurs des engins de dragage appartenant au Grand Port Maritime, et le remplacement des huiles hydrauliques minérales par des huiles biodégradables pour limiter l'impact en cas de pollution accidentelle.

Les prochaines années seront consacrées à la recherche des meilleures solutions techniques et économiques permettant de réduire les émissions atmosphériques des engins (CO₂, NO_x, SO_x) en collaboration avec le GIE Dragage Port qui est propriétaire de la drague Samuel de Champlain. Une perspective de motorisation au GNL est à l'étude.

Action 25	Réduire l'empreinte environnementale des dragages.	Section 4
-----------	--	-----------

4.2.4 - Gérer les espaces naturels et préserver la biodiversité

4.2.4.1 - Gérer le milieu écologique terrestre

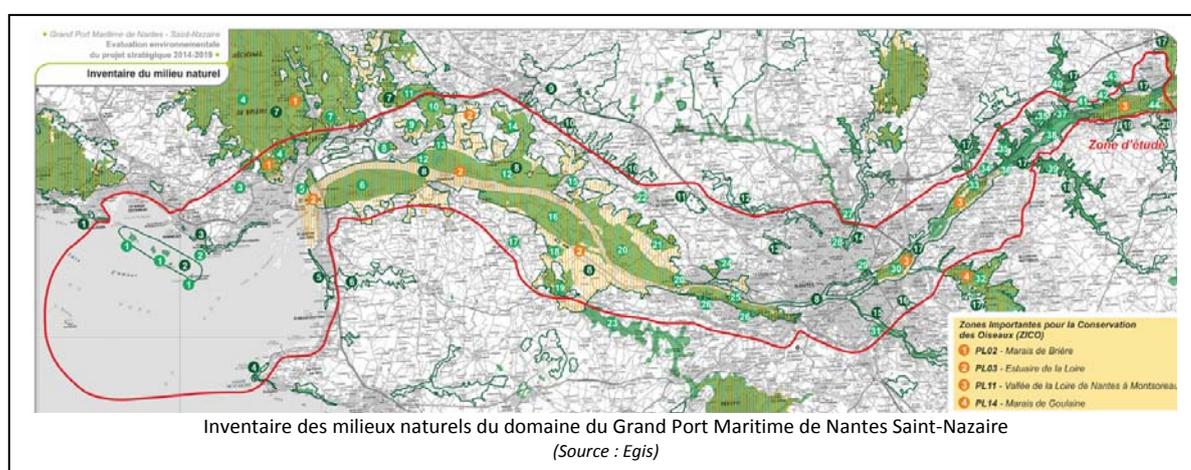
1 055 ha du domaine du Grand Port Maritime ont vocation à demeurer en espaces naturels :

- Le secteur amont comprend les sites de Cheviré-Bouguenais, Saint-Jean-de-Boiseau, Couëron et Le Pellerin.
- Le secteur aval comprend les sites de Donges, Montoir de Bretagne et Le Carnet.

Les espaces naturels du Grand Port Maritime sont principalement constitués de zones humides, d'une très grande diversité. En effet, la Loire aval, plaine alluviale, est sujette à des conditions de submersion extrêmement variables : submersion par les eaux douces du fleuve lors des crues et submersion par les eaux salées lors des grandes marées. La variation du taux de salinité structure ainsi une mosaïque d'habitats (vasières, roselières, prairies humides...) qui assure un grand nombre de fonctionnalités écologiques essentielles à l'accomplissement du cycle biologique de nombreuses espèces animales, notamment de poissons et d'oiseaux.

Ces espaces sont au centre d'un vaste réseau de zones humides (Loire, Brière, Grand-Lieu, Guérande, Erdre, Marais breton) qui abrite des milieux peu répandus à l'échelle de la façade atlantique. Ils forment par ailleurs de véritables corridors écologiques qui permettent la circulation et la diffusion des espèces animales et végétales.

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 (ZNIEFF³⁰, ZICO³¹...) et de mesures de protection particulières (Natura 2000, espace remarquable, site classé, aire de protection de biotope...). De nombreuses études réalisées sur le territoire, en particulier par le GIP Loire-Estuaire, complètent cette connaissance de l'estuaire.



Le Grand Port Maritime travaille en concertation avec les différents acteurs du territoire (services de l'Etat, GIP Loire Estuaire, bureaux d'études et universitaires, Conservatoire du Littoral, associations de protection de la nature...) afin d'avoir une vision partagée de la vocation de ses espaces, notamment naturels. Il assure également la gestion de ses espaces naturels et la préservation de la biodiversité en prenant en compte les espèces protégées et menacées, les habitats et les continuités écologiques (terrestres et aquatiques).

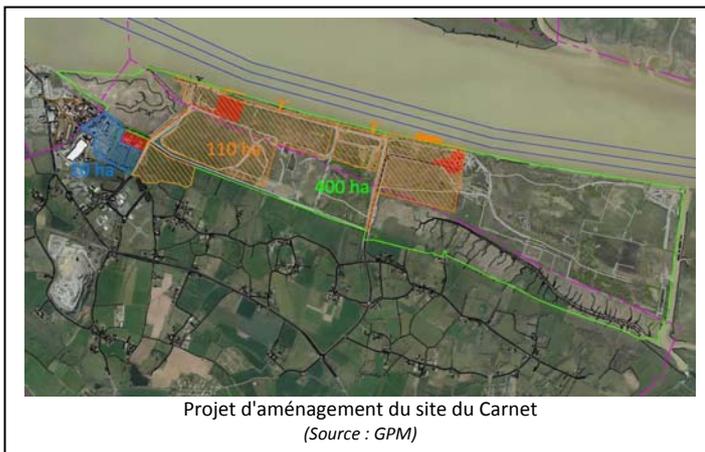
Au cours du premier plan stratégique, des inventaires faune et flore, de nombreux échanges avec des spécialistes ont permis d'établir de solides bases de connaissances des différents secteurs. Une priorisation a ainsi été établie. Quatre sites sont à ce stade considérés comme majeurs : le Carnet (290 ha), Donges-Est (environ 300 ha), les espaces naturels de Bouguenais (58 ha en continuité de la Grande Vallée) ont ainsi été retenus comme espaces prioritaires pour l'établissement de plans de gestion. Leur mise en œuvre se fera sur la période 2015-2019. Ces plans de gestions seront concertés également avec les autres acteurs et gestionnaires d'espaces naturels de l'estuaire, en particulier le Conservatoire du Littoral et le Département de Loire-Atlantique. Des partenariats seront recherchés pour la mise en œuvre des actions en découlant.

Action 26	<i>Mettre en place des plans de gestion des espaces naturels.</i>	Section 4
------------------	---	------------------

Le site du Carnet est un ancien remblai portuaire. C'est donc un lieu atypique dans l'estuaire, composé d'une mosaïque de zones sèches sableuses et de zones humides. Les mesures environnementales viseront principalement à favoriser les fonctionnalités nécessaires aux amphibiens, aux invertébrés et à quelques espèces cibles d'oiseaux (pie-grièche écorcheur, busard des roseaux, échasse blanche et tadorne de belon).

³⁰ Zone Naturelle d'Intérêt Ecologique, Faunistique et Floristique

³¹ Zone Importante pour la Conservation des Oiseaux



Projet d'aménagement du site du Carnet
(Source : GPM)



Le site de Donges-Est
(Source : GPM)

Le plan de gestion s'appuiera sur les acteurs du territoire, agriculteurs et chasseurs. Un comité de pilotage suivra le déroulement de cette gestion, aussi bien sur les espaces de nature que sur les espaces aménagés.

Donges-Est est également atypique dans son contexte estuarien. Les remblais sableux ont modelé ses espaces, favorisant au sud le développement d'une roselière étendue qui abrite de nombreux passereaux paludicoles lors des périodes de migration. Depuis 2008, le Grand Port Maritime soutient activement un camp de bagage annuel sur ce site majeur à l'échelle nationale pour la migration des passereaux. Mené sous l'égide du Centre de Recherche par le Bagage des Populations d'Oiseaux, ce camp s'inscrit dans le cadre du programme européen de recherche Acroproject. Au nord, les espaces sableux sont des espaces de prédilection pour une très importante population de crapauds calamite à l'échelle régionale. Ce sont les deux enjeux prioritaires pour la gestion de ce site.



Le site de Bouguenais
(Source : GPM)

Le site de Bouguenais, aux portes de Nantes, au débouché de la Grande Vallée, est remarquable par ses roselières, ses étiers, une butte sableuse anthropique. La gestion cherchera à préserver cet ensemble en lien avec les pratiques pastorales extensives.

Le site industrialoportuaire de Montoir de Bretagne fait l'objet d'une définition de trame verte et bleue, à son échelle, qui sera mise en œuvre progressivement³².

4.2.4.2 - Contribuer à renforcer les fonctionnalités des roselières et des vasières estuariennes

A la suite de nombreuses interventions humaines sur l'estuaire de la Loire, l'équilibre et la dynamique des milieux estuariens ont été profondément modifiés. Ces dernières décennies, les surfaces de roselières ont augmenté au détriment des vasières, lesquelles représentent un milieu typique des estuaires dont l'intérêt est vital pour les poissons et les oiseaux d'eau durant les phases d'alimentation et de repos.

Les différents types de roselières assurent un rôle essentiel, notamment pour l'accueil des oiseaux en périodes de reproduction, d'hivernage et de migration postnuptiale. Elles jouent également un rôle physico-chimique en piégeant les sédiments et en participant à l'épuration des milieux. Le Grand Port Maritime a pour objectif d'améliorer la qualité écologique des surfaces de roselières existantes et de favoriser leur extension locale, lorsque celle-ci ne se fait pas aux dépens de vasières ou d'autres espaces humides de haut intérêt écologique.

³² Voir section 4.2.1.3 du document

La préservation du complexe de vasières de l'estuaire aval constitue un enjeu écologique fondamental. Le Grand Port Maritime continuera de mettre à jour ses connaissances sur ces espaces. Elles permettront, associées à celles collectées par le GIP Loire estuaire, d'envisager des interventions, en particulier dans le secteur sud du banc de Bilho, qui auront pour objectif de contrecarrer l'exhaussement en cours des vasières et de pérenniser leur productivité biologique. Des inventaires écologiques complémentaires à ceux menés par le GPM en 2010 et 2011 seront engagés en concertation avec le GIP Loire Estuaire à partir de 2015.

4.2.5 - Améliorer les pratiques des directions et services pour diminuer leur empreinte environnementale

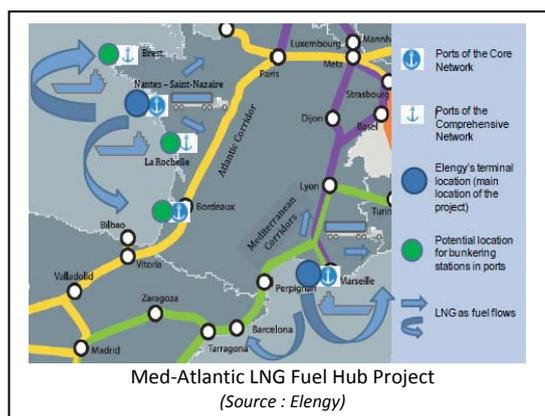
L'amélioration de la qualité de l'air est une priorité européenne, qui concerne notamment le transport maritime et les activités portuaires. La directive révisée sur la qualité de l'air va fixer notamment des plafonds d'émissions nationaux des principaux polluants et les zones de limitation d'émissions qui se mettent en place en Manche, Mer du Nord et Baltique, vont s'étendre après 2020 à l'ensemble des eaux européennes.

Le mouvement est donc amorcé pour réduire les émissions des navires tant à la mer qu'en escale. A la mer, il s'agit de limiter les émissions polluantes, soit en utilisant des dispositifs de traitement des fumées des fuels lourds marins, soit en utilisant des carburants différents, dont le GNL. En escale, il s'agit de favoriser l'approvisionnement en courant électrique afin de permettre aux navires d'arrêter leurs diesel alternateurs. Ceci fait actuellement partie des recommandations car cela suppose que le navire soit équipé.

Cette tendance à la diminution des émissions polluantes des navires se traduit, pour le Grand Port Maritime par la nécessité de s'équiper, sous réserve de leur faisabilité, en infrastructures de distribution de carburants alternatifs, dont le gaz naturel liquéfié (GNL), l'un des carburants alternatifs au fuel lourd actuellement massivement utilisé par les navires de commerce, avec des impacts environnementaux et sanitaires négatifs.

L'Union Européenne a décidé de doter son réseau de transport d'infrastructures et de solutions de distribution de carburants alternatifs dont le GNL. La directive est aujourd'hui transcrite. Elle a été publiée au Journal Officiel fin octobre 2014. La France devra en conséquence définir son schéma national dans les deux prochaines années.

Le port de Nantes Saint-Nazaire fait partie du réseau central du RTE-T et devra, à ce titre, être équipé de solutions de distribution d'ici à 2025. Cette obligation est une opportunité dans la mesure où le terminal méthanier de Montoir de Bretagne se transforme actuellement en un "hub GNL" sur la façade atlantique, avec le projet de mise en place d'une offre de soutage. Une station d'approvisionnement routier fonctionne depuis 2013 et des aménagements des postes méthaniers sont en étude pour accueillir les petits navires de soutage en GNL. Les ports de Bordeaux et de La Rochelle ont été associés à cette démarche. Le port de Nantes Saint-Nazaire, proche de la zone SECA (Sulphur Emission Control Area) Manche Mer du Nord, pourrait devenir, de ce fait, un acteur majeur de ce marché naissant du GNL carburant.



Action 5	<i>Favoriser le développement des filières industrielles existantes et l'implantation de nouvelles (restructuration site de Saint-Nazaire, hub logistique, organisation flux colis lourds...).</i>	Sections 2, 3, 4
----------	--	------------------

4.2.5.1 - Limiter la production de gaz à effet de serre

Le mode routier représentait 96,4 % des émissions de CO₂ du secteur des transports de la région Pays de la Loire en 2010 et le transport maritime y contribue pour 2,6 %³³. Le développement d'une politique en faveur de l'intermodalité a pour but de favoriser le transfert du routier vers le ferroviaire ou le maritime et, en conséquence, de réduire les émissions de CO₂.

³³ Source : DREAL, Inventaire Énergétique et des Émissions Polluantes - 2010

En 2012, la réalisation d'un bilan des émissions de gaz à effet de serre (GES) générées par le Grand Port Maritime a mis en évidence que 75 % sont issus des engins de dragage³⁴. Plusieurs actions sont progressivement mises en place et doivent être poursuivies pour réduire les émissions de GES, comme l'optimisation des dragages, le remplacement de chaudières, la formation des personnels à l'éco conduite ou la réalisation d'audits de performance énergétique.

A la vue de ces actions, le Grand Port Maritime se fixe comme objectif de réduire ses émissions de GES de 2,5 % par an sur la période 2015-2020. Cette réduction est en ligne avec les objectifs de réduction au niveau européen (- 20 % d'ici à 2020) et français (- 75 % d'ici à 2050).

Action 28	<i>Diminuer l'empreinte environnementale des activités portuaires, hors activités de dragages</i>	Section 4
-----------	---	-----------

4.2.5.2 - Assainir les zones industrielles et logistiques et les ouvrages portuaires

Le ruissellement des eaux pluviales sur les surfaces imperméabilisées de la zone portuaire est susceptible d'entraîner de la pollution vers le milieu aquatique. Pour réduire cet impact, plusieurs aménagements ont été réalisés ces dernières années comme le traitement des eaux de carénage des formes de radoub et la collecte et le traitement des eaux de ruissellement des quais du terminal agroalimentaire, en partenariat avec Saint-Nazaire Agglomération et l'Agence de l'Eau.

Sur les cinq prochaines années différentes actions seront mises en œuvre :

- Collecter et traiter les eaux des quais du terminal charbonnier.
- Améliorer la connaissance des rejets d'eaux pluviales des zones industrielles afin d'optimiser les systèmes de traitement actuels et d'anticiper les futurs aménagements.
- Prendre en compte l'impact de l'élévation du niveau des mers sur la capacité d'évacuation des réseaux d'eaux pluviales.
- Améliorer le process de traitement des eaux des formes de radoub dans le but d'accueillir des activités de démantèlement de navires.

Action 28	<i>Diminuer l'empreinte environnementale des activités portuaires, hors activités de dragages</i>	Section 4
-----------	---	-----------

4.2.5.3 - Prendre en compte les nuisances et émissions des activités portuaires sur le voisinage

Les émissions de poussières, de bruit ou d'odeurs des activités portuaires sont susceptibles de générer des nuisances sur le voisinage urbain. Plusieurs études, dont celles réalisées par l'association Air Pays de la Loire sur les poussières, montrent que l'impact des activités industrialoportuaires est plus marqué à Donges, en raison de la proximité de la raffinerie et à Saint-Nazaire, du fait des aménagements urbains réalisés à proximité des bassins, notamment des silos céréaliers. Les activités exercées sur les sites portuaires de Montoir où sont localisés les trafics de vracs solides et de conteneurs n'ont pas d'impact sur le voisinage résidentiel en raison de son éloignement.

L'objectif principal de ces prochaines années sera de réduire l'impact des envols de poussières à Saint-Nazaire, en lien avec les industriels concernés, ceci dans le cadre du nouveau Plan de Protection de l'atmosphère de l'estuaire, porté par la DREAL. Ainsi, le système de suivi de l'empoussièrement actuellement installé sur la zone de Montoir de Bretagne sera redéployé sur Saint-Nazaire pour suivre l'efficacité des mesures mises en œuvre par les industriels en tant que de besoin.

Action 28	<i>Diminuer l'empreinte environnementale des activités portuaires, hors activités de dragages</i>	Section 4
-----------	---	-----------

4.2.5.4 - Favoriser le développement d'une politique économe en énergie et en ressources non renouvelables

Le Grand Port Maritime gère une des plus importantes zones industrielles de la région, située sur le secteur aval de l'estuaire. Les entreprises implantées sur cet espace consomment de l'énergie, des matières premières et génèrent des déchets. Dans le but de réduire l'impact sur l'environnement de l'ensemble de la

³⁴ Voir section 4.2.3.4

zone portuaire aval, le Grand Port Maritime, en association avec l'agglomération de Saint-Nazaire et l'ADEME, a récemment engagé une démarche d'écologie industrielle qui vise à optimiser les cycles de matière et d'énergie en créant des synergies entre les industriels (les déchets de l'un devenant, par exemple, la matière première de l'autre, ou bien en mutualisant des services).

Après une première phase d'identification des flux de matières et d'énergie sur la zone, l'enjeu de ces prochaines années sera de définir les synergies et de faire éclore des actions qui permettront aux industriels d'optimiser leurs activités tout en réduisant l'empreinte énergétique et environnementale.

Les premiers ateliers permettant d'avancer sur la faisabilité des synergies identifiées ont été menés avec les industriels début 2015. Les actions de moyen et long terme seront engagées ultérieurement, sur la base des résultats obtenus..

Action 28	<i>Diminuer l'empreinte environnementale des activités portuaires, hors activités de dragages</i>	Section 4
-----------	---	-----------

4.2.5.5 - Maîtriser le kilométrage parcouru pour les déplacements intersites du personnel

Le Grand Port Maritime dispose d'une flotte de 119 véhicules légers (particuliers et utilitaires) permettant à ses salariés de se déplacer dans le cadre de leurs missions. Il les autorise également à utiliser leur véhicule personnel dans le cadre de leurs déplacements professionnels. A ce dernier titre 880 000 km ont été parcourus en 2013. La maîtrise des déplacements constitue un enjeu important au regard, notamment, de l'impact environnemental. Depuis quelques années, par le remplacement des véhicules à fort taux d'émission CO₂, le Grand port Maritime a réduit le taux moyen d'émission de ses véhicules particuliers passant de 144 g en 2010 à 117 g en 2013.

Depuis janvier 2014, un premier véhicule électrique est mis à disposition des agents au départ de Nantes dans le cadre de leurs déplacements professionnels intra-urbains.

La mise en place d'une visioconférence entre les sites de Montoir et Nantes permet la tenue de réunions sans déplacement. Il s'agit pour les années à venir de systématiser son usage et de l'étendre à de nouveaux sites.

Au cours des prochaines années, le développement d'une plate-forme de covoiturage avec incitation et la mise en place d'un pool de véhicules sur les sites amont et aval vont contribuer à minimiser l'impact environnemental des déplacements.

Action 28	<i>Diminuer l'empreinte environnementale des activités portuaires, hors activités de dragages</i>	Section 4
-----------	---	-----------

4.2.6 - Etre animateur de l'écosystème estuarien

L'objectif est double : contribuer à l'enrichissement et au partage de la connaissance globale des milieux de l'estuaire de la Loire et partager les enjeux du devenir des espaces du Grand Port Maritime

Le Grand Port Maritime contribue ainsi à la connaissance des vasières estuariennes grâce à d'importantes campagnes dédiées à la faune benthique, à l'avifaune et l'ichtyofaune. Il établit et actualise des inventaires de la faune et de la flore des espaces naturels terrestres. A Donges Est notamment, il s'appuie sur l'action de l'association Acrola qui suit le rôle de halte migratoire de la plus grande roselière de l'estuaire pour les fauvelles paludicoles. Des études sur la biodiversité ont également été réalisées au Carnet, à Bouguenais, et sur le site du Priory à Montoir-de-Bretagne³⁵.

Le Grand Port Maritime développe par ailleurs une approche concertée de l'aménagement des espaces avec les parties prenantes du territoire. Cette méthode a notamment été mise en œuvre dans le cadre de l'aménagement du site du Carnet. Elle sera étendue à l'ensemble des projets.

Action 17	<i>Définir la stratégie foncière en précisant la vocation des espaces portuaires, en lien avec les parties prenantes concernées.</i>	Section 4
-----------	--	-----------

³⁵ Voir section 4.2.4.1

4.3 - Traduction spatiale de la politique d'aménagement et de développement durable

4.3.1 - Orchestration des flux entre les sites portuaires de l'estuaire de la Loire

4.3.1.1 - Identification des flux par mode de transport et perspectives d'évolution à moyen et long terme

Le transport fluvial traite les flux d'Airbus entre les sites de Cheviré et de Montoir pour les tronçons d'A380 essentiellement et les flux de charbon entre le terminal de Montoir et la centrale de Cordemais qui sont les plus dimensionnant en termes de volume. L'évolution positive de cette part modale passe par le développement de nouveaux services s'adressant à de nouvelles filières³⁶.

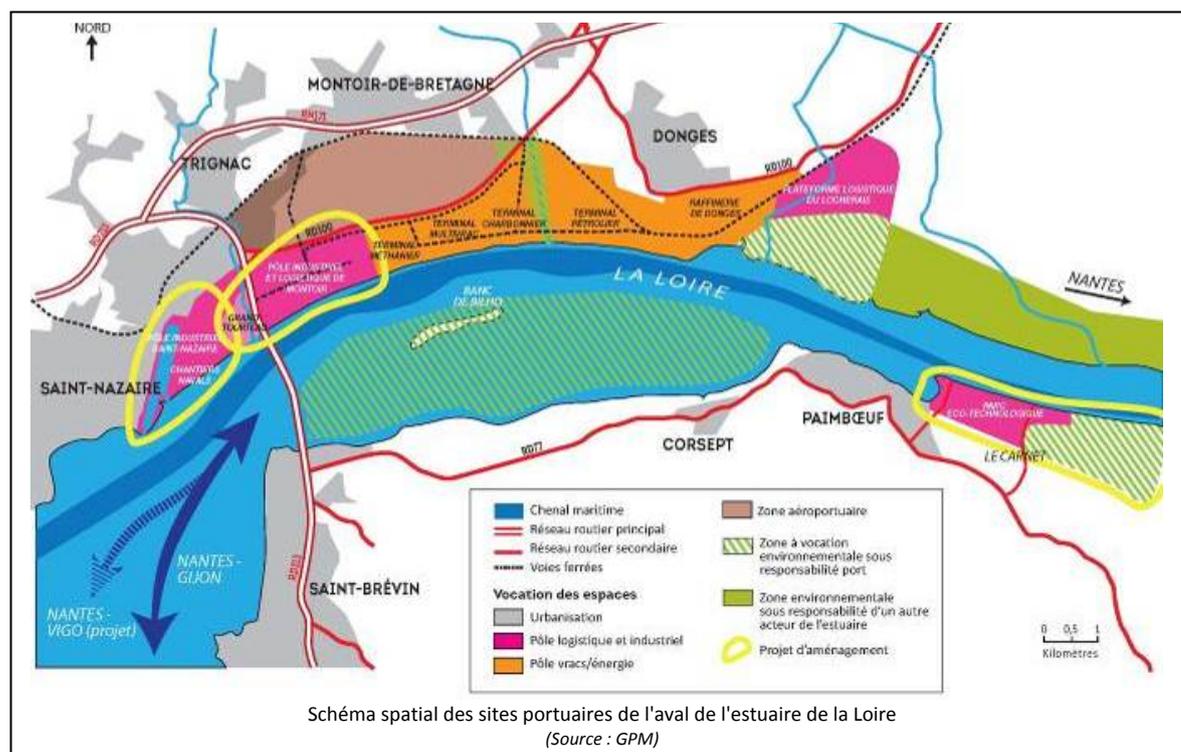
La complémentarité entre les sites portuaires est recherchée dans un objectif d'optimisation et de rationalisation de gestion des flux et d'usage des infrastructures portuaires mais aussi territoriales. Le cas des flux Airbus en est l'illustration : l'usage du fleuve sera favorisé pour désengorger l'axe routier entre Nantes et Saint-Nazaire.

Le développement de l'offre fluviale constitue le levier prioritaire permettant la complémentarité entre les sites amont et aval pour les filières conteneurs, déchets, colis lourds et produits sidérurgiques. Un projet de mise en place sur l'estuaire de la Loire d'une offre de transport fluvial destinée à la circulation des marchandises a été engagé. Il est soutenu par les collectivités locales dans leur approche de la logistique régionale et métropolitaine, en réponse aux besoins économiques et environnementaux³⁷.

Action 23	Créer des plates-formes fluviales connectées entre Saint-Nazaire, Montoir de Bretagne, Le Carnet et Nantes.	Sections 2 à 5
-----------	---	----------------

4.3.2 – Le schéma spatial des sites portuaires ligériens

Le schéma spatial des sites portuaires aval, adopté en juin 2012, traduit la vocation des espaces, notamment ceux présentant des enjeux de protection de la nature, et constitue aujourd'hui un cadre de référence auprès des acteurs de l'estuaire, qu'ils soient institutionnels, associatifs ou socio-professionnels. Il offre une vision de l'évolution des espaces portuaires et a servi de document de concertation lors des travaux, prospectifs ou programmatiques, menés avec les acteurs territoriaux, comme les Assises de la Loire et de l'Estuaire, le Pacte pour l'Estuaire, la préparation du Contrat de Projets Etat Région 2014-2020 ou la mise à



³⁶ Voir section 5.3

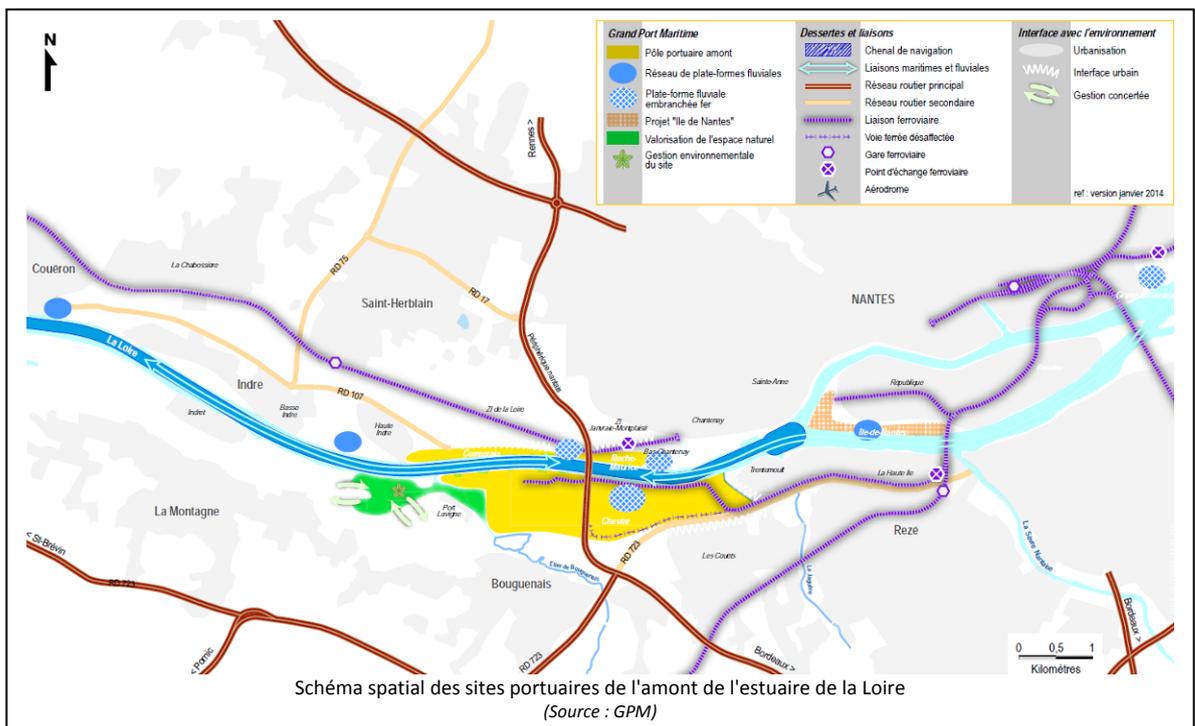
³⁷ Voir la section 5.3 du présent document.

jour de documents d'urbanisme. Ce schéma spatial est fondé sur une politique de consommation raisonnée de l'espace.

Le schéma spatial des sites portuaires aval s'est progressivement enrichi de travaux significatifs sur l'amélioration du niveau de connaissance des milieux par des campagnes d'inventaires faunistiques et floristiques sur les grands espaces de nature du Grand Port Maritime.

Il est considéré à ce stade comme d'actualité, sous réserve, notamment :

- De l'évolution des contraintes techniques ou environnementales, notamment règlementaires, ayant un impact sur la gestion des espaces. A titre d'illustration, l'application du PPR de Montoir de Bretagne est susceptible d'atténuer la densification de la zone industrialoportuaire.
- De l'intégration effective des différents milieux (urbain, naturel, industriel et logistique...) et de la cohabitation des grandes fonctions (déplacements, impacts sur les populations, corridors écologiques...), entraînant parfois des conflits d'usage. Des travaux sont notamment en cours avec la ville et les acteurs industriels et portuaires de Saint-Nazaire.
- De la mise en place des trames vertes et bleues.



Le schéma spatial des sites portuaires amont est actuellement à l'étude. Dans ce cadre, le Grand Port Maritime a engagé des travaux avec Nantes Métropole pour qualifier précisément les espaces, qui déboucheront sur une charte de type ville-port³⁸.

Action 17	<i>Définir la stratégie foncière en précisant la vocation des espaces portuaires, en lien avec les parties prenantes concernées.</i>	Section 4
-----------	--	-----------

4.4 - Relations du Grand Port Maritime avec les parties prenantes du territoire

4.4.1 - Identification des parties prenantes et de leurs projets

4.4.1.1 - Collectivités locales sur lesquelles s'étend le domaine portuaire

Le domaine portuaire est situé dans la Région des Pays de la Loire et dans le département de Loire-Atlantique. Il s'étend sur 22 communes et 5 établissements publics de coopération intercommunale :

- Nantes, Rezé-les-Nantes, Saint-Herblain, Bouguenais, Indre, La Montagne, Saint-Jean de Boiseau, Couëron et Le Pellerin, qui sont sur le territoire de Nantes Métropole.

³⁸ Voir section 4.2.2 du présent document.

- Saint-Etienne de Montluc et Cordemais, qui sont sur le territoire de la Communauté de Communes Cœur d'Estuaire.
- Bouée, Lavau-sur-Loire et La Chapelle Launay, qui sont sur le territoire de la Communauté de Communes Loire et Sillon.
- Frossay, Saint-Viaud, Paimboeuf, Corsept et Saint-Brévin les Pins, qui sont sur le territoire de la Communauté de Communes Sud Estuaire.
- Donges, Montoir de Bretagne et Saint-Nazaire, qui sont sur le territoire de Saint-Nazaire Agglomération.

Le Grand Port Maritime est en lien avec les élus et les services des collectivités locales concernées par l'activité portuaire et son développement. Les principaux projets, portés par l'un ou l'autre des partenaires, sont menés de manière concertée³⁹.

4.4.1.2 - Services de l'Etat concernés par l'activité portuaire et son développement

Le Grand Port Maritime est en lien constant avec la DGITM (Direction Générale des Infrastructures de Transport et de la Mer). Il travaille en étroite relation avec la préfecture de Région des Pays de la Loire et de Loire Atlantique, notamment les services intervenant dans la gouvernance de l'établissement public portuaire, dans la sécurité, la sûreté et l'aménagement du territoire.

Les services de l'Etat en Région des Pays de la Loire et dans le département de Loire-Atlantique interviennent dans les questions portuaires se rapportant à leur spécialité. Parmi les plus sollicités, on peut citer la DREAL (Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement), la DIRM NAMO (Direction Interrégionale de la Mer Nord Atlantique Manche Ouest), la DDTM (Direction Départementale des Territoires et de la Mer), les Douanes, les services vétérinaires et phytosanitaires.

Pour mémoire, le Grand Port Maritime a contribué aux échanges autour d'un Pacte pour l'estuaire de la Loire. Cette réflexion, initiée par le Préfet de Région des Pays de la Loire, visait à construire, avec les acteurs du territoire, une vision partagée entre les enjeux et orientations d'aménagement de l'espace et de conservation du patrimoine naturel de l'estuaire, dans le respect de ses fonctionnalités.

4.4.1.3 - Grandes industries et organismes représentant les acteurs économiques et portuaires

Plusieurs grands groupes industriels sont implantés sur ou à proximité immédiate du port de Nantes Saint-Nazaire, notamment ArcelorMittal, DCNS, EDF, Total, GDF-Suez, Alstom, Airbus, STX et MAN. La plupart sont regroupés dans l'association AILE (Association des Industriels de Loire-Estuaire), qui est représentée au Conseil de Développement du Grand Port Maritime.

La place portuaire de Nantes Saint-Nazaire compte une centaine de structures, très diversifiées, qui interviennent dans l'accueil des navires et le traitement des marchandises. Plus de la moitié sont représentées au sein de l'UMNP (Union Maritime Nantes Ports), qui intègre par ailleurs plusieurs organisations professionnelles, dont le SACN (Syndicat des Agents Consignataires de Navires) et l'UMOP (Union des Manutentionnaires et Opérateurs Portuaires). Ces entités sont représentées au sein du Conseil de Développement du Grand Port Maritime.

Les industriels et logisticiens portuaires sont également représentés au sein de la Chambre de Commerce et d'Industrie (CCI) de Nantes Saint-Nazaire. Un "Groupe Port" a été constitué dans le cadre des travaux préparatoires à la mise à jour du projet stratégique⁴⁰. La CCI est représentée au sein du Conseil de Surveillance du Grand Port Maritime.

4.4.1.4 - Associations et organismes concernés par la protection de l'environnement

Le Grand Port Maritime a pris l'habitude de discuter régulièrement et de manière constructive avec les grandes Associations de Protection de la Nature et de l'Environnement (APNE) que sont, pour l'estuaire de la Loire, France Nature Environnement (FNE), la Ligue pour la Protection des Oiseaux (LPO), Bretagne Vivante (SEPNB) et SOS Loire Vivante.

³⁹ Voir section 1.3.2

⁴⁰ Voir section 1.3.3

Des groupes de travail se constituent autour de projets à construire, comme pour le site du Carnet⁴¹. L'analyse des enjeux, leur hiérarchisation, puis la conception des mesures compensatoires du projet de plate-forme et la revalorisation des espaces de nature ont été partagées avec les APNE, ainsi qu'avec les référents des services de l'Etat.

4.4.1.5 - Référents scientifiques

Le Conseil Scientifique de l'Estuaire de la Loire donne des avis sur tous les projets du Grand Port Maritime ayant une incidence sur les milieux naturels. Il constitue également un lieu d'échanges, de conseils pour l'étude et l'optimisation de nos projets, dans une vision globale du fonctionnement estuarien et des territoires sensibles de l'estuaire.

Le Grand Port Maritime est membre du Groupement d'Intérêt Public (GIP) Loire Estuaire, qui a pour missions premières la connaissance des milieux et l'expertise sur le fonctionnement de ces milieux, qu'ils soient terrestres ou aquatiques. Le Grand Port Maritime travaille avec le GIP pour l'amélioration des connaissances, par mutualisation des moyens d'étude et d'observation. Le Port s'appuie sur les recommandations du GIP en matière d'hydro-morphologie, de restauration du fonctionnement de l'estuaire, de connaissance des mécanismes et d'appréciation des fonctionnalités biologiques. Les experts d'IFREMER et de l'Agence de l'Eau Loire Bretagne sont également interrogés.

Enfin, les services de l'Etat, notamment la DREAL et la DDTM, nourrissent de leur expertise les réflexions et projets du Grand Port Maritime.

4.4.1.6 - Etablissements de formation, autres organismes en lien avec l'activité maritime et portuaire ligérienne

Le Grand Port Maritime a des liens étroits avec plusieurs organismes de formation et de recherche, dont l'ENSM (Ecole Nationale Supérieure Maritime), l'ENSAM (Ecole Nationale Supérieure de l'Administration Maritime), l'IEM (Institut d'Economie Maritime) et le CDMO (Centre de Droit Maritime et Océanique) de l'Université de Nantes.

Ses experts interviennent dans des formations spécialisées, dispensées notamment par la CNUCED (Train for Trade) ou le Centre Atlantique de Short Sea Shipping Européen.

Le Grand Port Maritime sollicite par ailleurs l'expertise de l'Ecole d'Architecture et de l'Ecole du Design de Nantes, et d'instituts spécialisés tel que l'ISEMAR (Institut Supérieur d'Economie Maritime), à Saint-Nazaire, dont il est aujourd'hui membre du Conseil d'Administration. Il s'appuie également sur les travaux conduits par l'ACELL (Association Communautaire de l'Estuaire de la Loire et du Littoral).

Le Grand Port Maritime est également membre du Conseil d'Administration du Pôle Mer Bretagne Atlantique.

4.4.2 - Organisation des échanges

4.4.2.1 - Représentation des parties prenantes au sein de la gouvernance du Grand Port Maritime

Les ministères de tutelle, la Préfecture de Région Pays de la Loire, la Région des Pays de la Loire, le Département de Loire-Atlantique, Nantes Métropole, Saint-Nazaire Agglomération et la Chambre de Commerce et d'Industrie de Nantes Saint-Nazaire sont représentés au sein du Conseil de Surveillance du Grand Port Maritime. Les acteurs économiques et portuaires, les intercommunalités de l'estuaire de la Loire, les associations environnementales sont représentés au sein du Conseil de Développement du Grand Port Maritime, qui compte également des référents scientifiques. Les partenaires sociaux participent à ces deux organes de gouvernance (représentants des personnels du Grand Port Maritime au sein du Conseil de Surveillance, représentants des salariés des entreprises portuaires au sein du Conseil de Développement).

Le Conseil Scientifique de l'Estuaire de la Loire, placé sous l'autorité du Préfet de Région, rassemble plusieurs parties prenantes également membres du Conseil de Développement, notamment des représentants des associations environnementales et des référents scientifiques.

⁴¹ Voir section 4.2.4.1

4.4.2.2 - Participation du Grand Port Maritime à des organes de gouvernance des parties prenantes

Le Grand Port Maritime est membre du GIP Loire-Estuaire, de l'ACELL, du Conseil d'Administration du Pôle Mer Bretagne Atlantique. Il est représenté au sein d'instances consultatives des collectivités territoriales (Conseil Economique Social Environnemental Régional, Conseil de Développement de Nantes Métropole, de Saint-Nazaire Agglomération...).

Le Président du Directoire est associé en tant qu'expert portuaire aux travaux de la Chambre de Commerce et d'Industrie de Loire-Atlantique. Il contribue également aux travaux conduits par le Conseil Maritime de Façade Nord Atlantique-Manche Ouest relatifs à la connaissance et à la préservation des milieux marins.

4.4.2.3 - Moyens et flux de communication entre le Grand Port Maritime et les parties prenantes

Au-delà des instances de gouvernance, le Grand Port Maritime maintient et nourrit un dialogue constant avec les collectivités du territoire sur lesquelles s'étend son domaine. Il conduit une réflexion et des actions croisées autour des problématiques liées à l'emploi, aux services, à la formation et à la recherche, à la densité urbaine, à l'attractivité et au rayonnement international. Les actions conduites sont régulièrement abordées via le magazine de communication externe de Nantes Saint-Nazaire Port. Ce support est adressé chaque trimestre à près de 5 000 décideurs publics et privés du grand Ouest. Il témoigne notamment de la dynamique territoriale en valorisant les projets partagés.

Le Grand Port Maritime est acteur, partenaire ou relais d'actions contribuant au rayonnement du territoire, comme la marque de territoire de la région nazairienne Audacity, la biennale du parcours artistique Estuaire ou la labellisation "Nantes - capitale verte de l'Europe 2013". Aux côtés de la Région des Pays de la Loire et de Saint-Nazaire Agglomération, il contribue au projet de création d'un centre d'interprétation et de valorisation de l'estuaire de la Loire dans l'ancienne usine élévatoire de Saint-Nazaire.

Le Grand Port Maritime conduit des actions de tourisme de développement économique auprès de publics variés (industriels, délégations étrangères, étudiants, scolaires...). Il collabore avec les offices de tourisme Le Voyage à Nantes et Saint-Nazaire Tourisme et Patrimoine pour l'accueil de près de 7 000 visiteurs par an et est membre actif de l'association "Visitez nos entreprises en Pays de la Loire". Pour mémoire, entre 1999 et 2012, le Grand Port Maritime a accueilli près de 25 000 élèves de classes primaires de Loire-Atlantique dans le cadre de l'opération "A la découverte du monde portuaire".

L'actualité des professionnels de la place portuaire est traitée notamment à travers le site Internet du Grand Port Maritime et la newsletter adressée mensuellement à plus de 5 000 contacts français, anglais, espagnols et chinois.

Avec le rapport annuel & RSE, le Grand Port Maritime vise à mieux faire connaître l'activité portuaire, à en partager les enjeux et à témoigner de son engagement en faveur de l'économie, de l'emploi et de l'insertion, de la préservation des espaces naturels et de la biodiversité.

Depuis plusieurs années, un dialogue régulier s'est instauré avec les associations environnementales, tout particulièrement Bretagne Vivante, SOS Loire Estuaire, la Ligue de Protection des Oiseaux et France Nature Environnement. Depuis 2012, le Grand Port Maritime est partenaire du festival Birdfair organisé par la LPO sur le site de Paimboeuf, et en 2013, il a participé aux Assises de la Biodiversité, qui se sont tenues à Nantes.

Action 24	<i>Participer à la valorisation territoriale et touristique de l'estuaire de la Loire.</i>	Section 4
-----------	--	-----------

Au sein du Grand Port Maritime, le dialogue social est rythmé par les rencontres mensuelles du Comité d'Entreprise, qui favorisent l'expression collective des salariés. Cette instance est informée de l'activité économique de l'établissement, elle est responsable des activités sociales et culturelles. Des rencontres avec les partenaires sociaux sont également régulièrement programmées, notamment sur les questions d'organisation ou d'effectifs. Le Grand Port Maritime compte par ailleurs deux Comités d'Hygiène, de Sécurité et des Conditions de Travail, un pour le personnel terrestre, le second pour les marins. Chacun se réunit à un rythme trimestriel.

Action 16	<i>Promouvoir le dialogue social dans l'objectif de renforcer l'attractivité commerciale du port.</i>	Sections 2, 4
-----------	---	---------------

5 - Dessertes et politique en faveur de l'intermodalité

Après une présentation des dessertes et des hinterlands du Grand Port Maritime sont présentées les principales orientations proposées en faveur du développement du transport ferroviaire, du transport fluvial et les solutions multimodales.

Cette section intègre le volet territorial du projet stratégique. Elle fait l'objet d'une évaluation environnementale, réalisée par la société Egis de septembre 2014 à mai 2015.

5.1 - Les dessertes du port de Nantes Saint-Nazaire

5.1.1 - Les parts modales des pré et post acheminements portuaires

Les flux de marchandises du port de Nantes Saint-Nazaire à destination de l'hinterland passent par la route, le fer, le fleuve, les oléoducs et gazoducs.

Tableau de répartition des parts modales des pré et post acheminements portuaires sur la période 2010-2014
(Source : GPM)

		2010	2011	2012	2013	2014
Total en tonnes (*)	A	31 091 933	30 651 538	29 866 514	27 611 589	26 500 262
Transformation locale	B	9 398 232	9 790 472	9 735 896	8 206 691	8 482 620
Roulier accompagné	C	65 946	624 324	600 248	655 826	397 476
Transbordement	D	199 739	188 892	195 822	537 716	355 066
Traffic en pré et post acheminement	E	21 428 016 100%	20 047 850 100%	19 334 548 100%	18 211 356 100%	17 265 100 100%
- Oléoduc / gazoduc		7 353 183 34%	6 484 921 32%	4 742 211 25%	3 421 465 19%	3 661 779 21%
- Fer (**)		1 604 605 7%	1 016 013 5%	721 974 4%	557 651 3%	503 145 3%
- Fleuve		1 779 542 8%	1 618 399 8%	2 017 797 10%	1 825 071 10%	1 191 361 7%
- Route		10 690 686 50%	10 928 517 55%	11 852 566 61%	12 407 169 68%	11 908 815 69%
(**) Total fer :		1 604 605	1 563 488	1 287 627	1 088 041	1 025 585
- acheminement direct		?	1 016 013	721 974	557 651	503 145
- pour transformation locale		?	547 475	565 653	530 390	522 440

* Trafic extérieur E = A - (B + C + D)

Le trafic en pré et post acheminement est passé de 21,4 Mt en 2010 à 17,3 Mt en 2014, soit une baisse de 19,4 %, dans un contexte de diminution du trafic total de 14,8 %.

Le transport routier est de loin le mode le plus utilisé. Il est passé de la moitié du trafic de pré et post acheminement en 2010 à 69 % en 2014. La route assure la totalité du volume conteneurisé, la moitié du vrac liquide et les deux tiers du vrac solide. Globalement de bonne qualité, le réseau routier dispose de voies rapides vers la Bretagne et est autorisé pour les convois de 44 tonnes. Les accès vers le nord-est de l'hinterland sont plus difficiles, en raison de l'absence de voies rapides, et la limitation à 40 tonnes du pont de Saint-Nazaire complique les accès vers le sud. La congestion fréquente du périphérique nantais aux heures de pointe constitue une difficulté importante pour les transporteurs routiers.

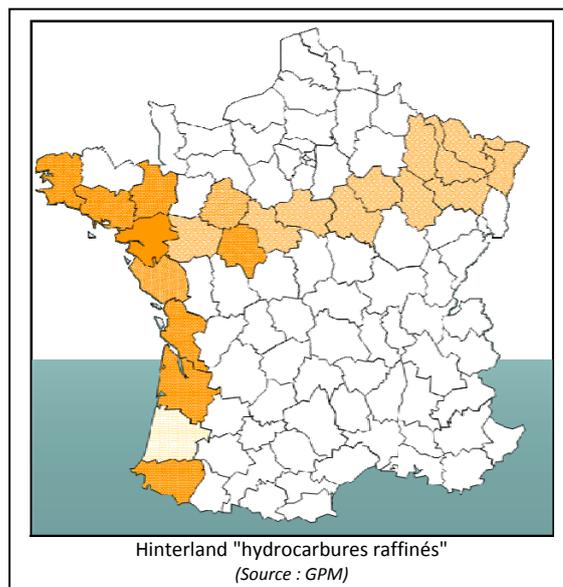
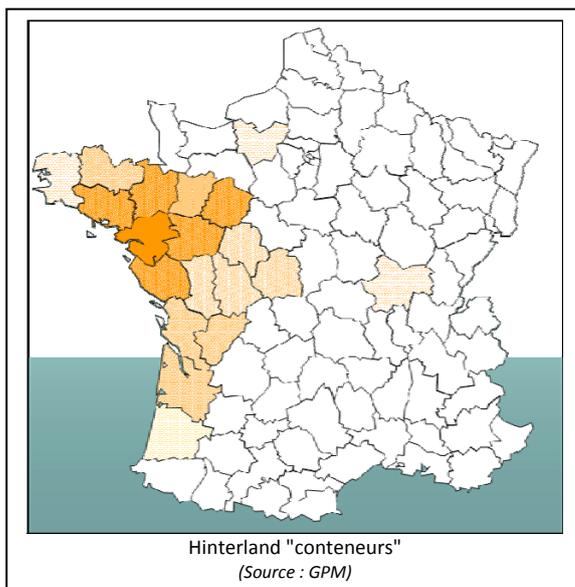
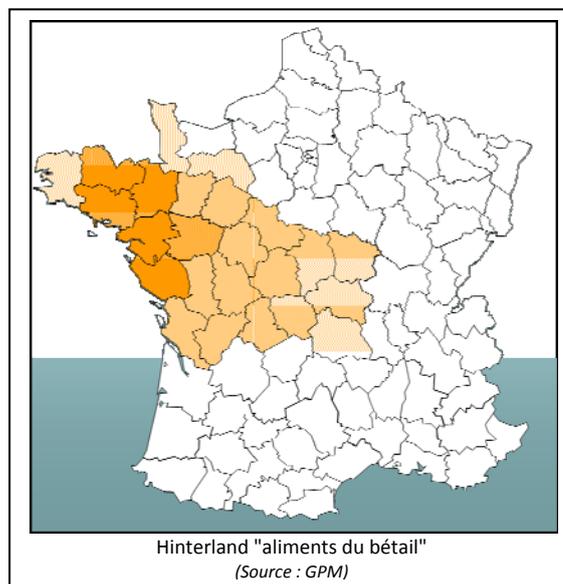
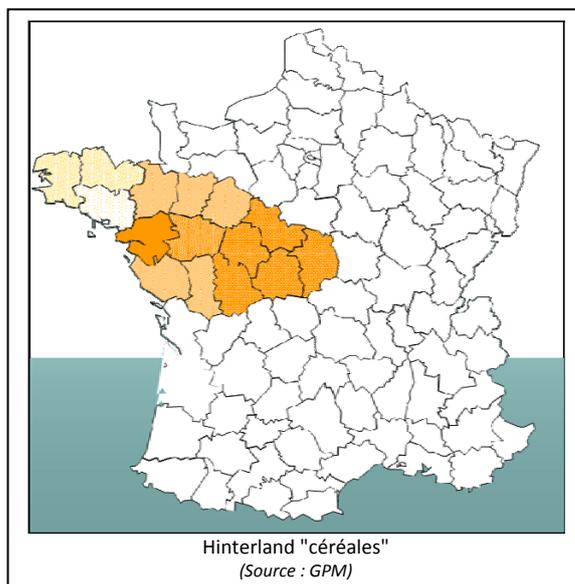
La part du transport par oléoduc et gazoduc est passée de 34 à 21 %, en raison de la baisse des importations de gaz et de l'arrêt de la raffinerie de Carling, connectée à l'oléoduc SFDM.

Le transport ferroviaire est basé essentiellement sur les flux massifiés des filières agroalimentaires (céréales), BTP (coke de pétrole ou charbon) et énergie (carburant), complétés par une offre de wagons isolés pour la sidérurgie et la chimie.

Le transport fluvial (colis industriels et charbon) reste relativement stable en part modale mais perd près de 600 000 t en volume.

5.1.2 - Les territoires irrigués par les flux portuaires

L'hinterland moyen du Grand Port Maritime s'étend principalement sur les régions Bretagne, Pays de la Loire, Centre et Poitou-Charentes. Chaque trafic possède son propre hinterland. A titre d'illustration, l'hinterland du gaz naturel s'étend sur la moitié nord du pays alors que celui des conteneurs concerne principalement le département de Loire-Atlantique.



Pour mémoire, le port de Nantes Saint-Nazaire génère 25 000 emplois sur les territoires irrigués par les flux portuaires.

5.2 - Stratégie du port en faveur du transport ferroviaire

L'évolution du transport ferroviaire est liée à la performance des campagnes céréalières mais aussi aux choix logistiques des industriels. A titre d'exemple, la raffinerie Total de Donges a arrêté le transport ferroviaire en 2013 du fait notamment de l'évolution de la stratégie nationale en matière de gestion des dépôts sur le territoire national et de la prise en compte du contexte local, notamment l'étude du contournement ferroviaire de la raffinerie et le passage des trains de matières dangereuses dans le tunnel de Chantenay.

L'évolution positive de la part ferroviaire sera liée aux développements de nouveaux trafics, ce qui suppose la reconquête de marchés, mais également l'apparition de nouveaux clients embranchés. La création de nouveaux services, comme une offre de transport combiné, sera également un levier de développement.

La stratégie nationale et les mesures prises pour le fret dans le cadre de la réforme nationale du système ferroviaire seront un facteur clé du développement. La gestion des lignes du réseau capillaire irriguant l'hinterland du port ainsi que les connexions aux réseaux européens seront autant d'enjeux cruciaux.

5.2.1 - Rappel des actions réalisées ou engagées

Le Grand Port Maritime est devenu propriétaire et gestionnaire de son réseau ferré portuaire (RFP). La desserte ferroviaire terminale a fait l'objet d'investissements importants et le Grand Port Maritime a élaboré, en concertation avec les collectivités territoriales et Réseau Ferré de France (RFF), un schéma directeur de développement de son réseau et de ses interfaces. L'ensemble des sites portuaires est embranché.

La mise en place d'un gestionnaire délégué a permis de s'approprier les données relatives à l'utilisation du réseau ferré portuaire (typologie des flux, conditions de circulation et d'exploitation, maintenance). Pour mémoire, une première phase de la restructuration ferroviaire de bouclage des terminaux rouliers et conteneurs du site de Montoir relié au faisceau électrique du Priory, le plus important en termes de desserte ferrée, s'est achevée en juin 2010.

Une deuxième phase visant à raccorder de nouveaux embranchements industriels de la filière agroalimentaire et BTP et à renforcer les capacités de circulation sur les sites de Montoir de Bretagne, est programmée sur la période 2014-2016.

Le Grand Port Maritime est également entré au capital de l'OFP Atlantique en juillet 2013, aux côtés du Grand Port Maritime de La Rochelle et d'Euro Cargo Rail. Cette participation doit concourir à la diversification des offres de transport.

5.2.2 – Principaux axes proposés pour le développement du transport ferroviaire

Les projets de développement de l'activité ferroviaire portuaire s'inscrivent sur trois échelles territoriales :

- Réseau ferroviaire portuaire et ses interfaces directes avec le réseau ferré national.
- Réseau ferré national à l'échelle régionale et interrégionale incluant la problématique du réseau capillaire.
- Réseau ferré national à l'échelle nationale avec les connexions européennes.

Ces échelles territoriales sont à croiser également avec les types de service de transport en lien avec les filières qui génèrent des besoins d'infrastructures et de capacités différents :

- Trains massifiés (filière vrac agroalimentaire, BTP, hydrocarbure...).
- Trafics diffus (filière métallurgique, bois...).
- Combiné (conteneur, caisse mobile).
- Autoroute ferroviaire.

Les objectifs de développement de l'offre ferroviaire portuaire s'appuient sur :

- La sécurisation et le renforcement des offres existantes : il s'agit de pérenniser les offres de trains massifiés sur les filières agroalimentaires et vrac BTP et d'en faciliter le développement en accompagnant les projets industriels. Cela vaut également pour l'offre du wagon isolé présent sur les sites portuaires. Cette offre doit pouvoir être élargie à d'autres filières que la sidérurgie.
- La création de nouveaux services : la création d'une offre de transport combiné est incontournable pour le développement du terminal conteneurs de Montoir de Bretagne. Le récent développement de cette offre dans l'ouest avec les différents sites bretons doit permettre une synergie entre ces plate-formes multimodales et initier une organisation dans l'hinterland pour densifier cette offre. La continuité ferroviaire des autoroutes maritimes doit pouvoir se développer dans une logique d'équilibrage de l'offre nationale et européenne selon un axe ouest-est, les corridors 2 et 4 étant orientés nord-sud.
- Le développement des infrastructures : cela vise principalement l'adaptation des infrastructures du réseau ferré national pour permettre le développement des flux portuaires (virgule de Savenay, mise au gabarit des ouvrages...). Cela inclut également les connexions aux corridors nationaux et européens.

Plusieurs actions sont nécessaires à l'atteinte de ces objectifs :

- Augmenter les amplitudes de tenue des postes d'aiguillage en interface du réseau ferré portuaire.
- Garantir des capacités sur l'axe Saint-Pierre des Corps - Montoir de Bretagne, qui est majeur pour la desserte portuaire.

- Sécuriser la desserte des sites portuaires aval par un itinéraire alternatif performant par Redon et Rennes, via Savenay. L'itinéraire devra proposer le gabarit GB pour accepter les trafics conteneurs. Cela fournirait au port un double accès compétitif vers le centre-ouest de la France, voire au-delà, et renforcerait les capacités de desserte vers la Bretagne.
- Maintenir les réseaux capillaires de l'hinterland, notamment de la Région Centre. Ce sujet a été porté au niveau national au travers des conclusions de la Conférence Nationale pour le Fret Ferroviaire, rendues le 12 février 2014.
- Garantir une connexion performante via la VFCEA (Voie Ferrée Centre-Est Atlantique) qui permettra également de mettre en place un maillage de plateformes logistiques entre les régions de l'hinterland.
- Connexions aux corridors européens : le n°4 transite par Saint-Pierre des Corps qui est le point de connexion majeur des dessertes portuaires. Le développement des autoroutes maritimes et notamment le projet de la nouvelle autoroute maritime vers Vigo conduit à s'interroger sur la continuité ferroviaire de ces services maritimes.

Sur ces bases, le Grand Port Maritime vise à augmenter le volume ferroviaire d'au moins 50 % sur les cinq prochaines années.

Action 11	<i>Développer l'offre de services ferroviaires (réseau portuaire et dessertes nationales).</i>	Section 5
-----------	--	-----------

5.3 - Stratégie du port en faveur du transport fluvial

La constitution d'une offre de services en matière de transport fluvial de marchandises est de nature à répondre à des préoccupations logistiques, économiques et urbaines :

- Développement de l'intermodalité en vue d'optimiser les flux de marchandises et les conditions d'approvisionnement des sites de production industrielle, actuels et en développement, notamment sur l'aval avec les sites de Montoir de Bretagne, Saint-Nazaire ou le Carnet.
- Structuration de l'hinterland fluvial et développement des flux estuariens afin de mieux inscrire l'activité portuaire dans son environnement industriel et économique.
- Développement de la multimodalité dans une approche environnementale et de transition énergétique par la réduction des nuisances, de congestion d'infrastructure routière et répondant notamment aux besoins de l'organisation logistique urbaine.

Le Grand Port Maritime s'est engagé dans une démarche de mise en place sur l'estuaire de la Loire d'une offre de transport fluvial destinée à la circulation des marchandises. Elle s'appuie, d'une part sur les expérimentations engagées dans d'autres ports français ou nord-européens, d'autre part sur la capitalisation des enseignements issus des réflexions ou expériences antérieures conduites sur l'estuaire de la Loire. Cette démarche est largement soutenue par les collectivités locales dans leur approche de la logistique régionale et métropolitaine, en réponse aux besoins économiques et environnementaux identifiés.

L'offre de services à l'étude s'appuie sur les types de trafic présentant le plus fort potentiel de flux de transport fluvial de marchandises : les colis lourds et encombrants, les conteneurs et les éléments de production de la filière aéronautique, des énergies marines renouvelables et du recyclage, en s'attachant à préciser :

- Les sites dotés des atouts logistiques correspondants et les remises à niveau d'ouvrages à réaliser.
- Les dispositifs et infrastructures techniques à mettre en place pour satisfaire les demandes.
- Le modèle juridico-économique à mettre en œuvre pour autoriser un fonctionnement durable visant à impliquer tant les pouvoirs publics que les acteurs privés.
- Les mesures d'accompagnement nécessaires à la montée en puissance du trafic fluvial.

L'objectif du Grand Port Maritime est de proposer aux industriels et chargeurs un service polyvalent orienté à la fois multi-clients et multi-filières, de façon à en favoriser l'attractivité auprès des cibles potentielle à l'horizon 2017. L'offre à mettre en place sera déclinée pour répondre aux exigences d'une organisation logistique urbaine équilibrée, économe et attractive, notamment pour la desserte du centre de l'agglomération.

L'objectif visé est la mise en place d'un service assurant une rotation journalière entre les différents sites portuaires. Le service doit décharger significativement le réseau routier des flux de colis industriels encombrants (objectif de transfert modal : 500 convois routiers par an).

Action 23	<i>Créer des plates-formes fluviales connectées entre Saint-Nazaire, Montoir de Bretagne, Le Carnet et Nantes.</i>	Sections 2 à 5
-----------	--	----------------

5.4 - Stratégie du port en faveur des solutions multimodales

Le Grand Port Maritime bénéficie de l'expérience des autoroutes de la mer. En 2013, la ligne entre Montoir de Bretagne et Gijón⁴² a transporté de l'ordre de 17 000 remorques routières, autant de véhicules neufs, Plus de 13 000 véhicules de tourisme et près de 40 000 passagers. Début 2014, l'armateur a ouvert une ligne vers l'Irlande. L'arrêt des subventions, en septembre 2014, a entraîné la suspension du service.

Des travaux sont engagés par les ports du Havre, de Nantes Saint-Nazaire, de Vigo et d'Algésiras pour mettre en place une deuxième autoroute maritime entre la France et l'Espagne. Prolongeant les infrastructures terrestres, elle s'appuierait sur des flux existants, notamment liés à l'industrie automobile. Avec une fréquence initiale de trois allers et retours par semaine à jour fixe, puis de quatre avec l'introduction d'un deuxième navire, cette autoroute proposerait une offre compétitive et attractive de transport pour les chargeurs des régions périphériques de l'Europe.

Le Grand Port Maritime a par ailleurs engagé une réflexion, avec les collectivités locales et RFF, sur la combinaison des modes maritimes, terrestres et ferroviaires. La démarche d'élaboration du schéma logistique métropolitain, pilotée par le Pôle Métropolitain, confirme le besoin en matière de chantier de transport combiné sur l'estuaire de la Loire pour répondre aux besoins du tissu économique estuarien.

L'opération consiste à réaménager la cour ferroviaire fret située en gare de Montoir de Bretagne qui est propriété de RFF en chantier de transport combiné. Le service s'adressera tant aux flux maritimes qu'aux flux domestiques pour des liaisons vers les régions Rhône Alpes, Ile de France et Nord Pas de Calais. Cet aménagement n'exerce pas de pression foncière nouvelle.

Cette action paraît indispensable au développement de l'hinterland "conteneurs". Elle s'inscrit dans une logique de report modal cohérente avec les propositions ferroviaires (démarche VFCEA, connexion vers la Bretagne et interconnexion avec les corridors européens).

L'ensemble des études et modalités administratives ou réglementaires sera réalisé, en lien avec RFF, dans le présent projet stratégique.

Action 9	<i>Réaliser des études techniques de mise en œuvre d'un chantier de transport combiné en gare ferroviaire de Montoir.</i>	Sections 2, 3, 5
----------	---	------------------

⁴² Voir section 3.3.8