



AGIR pour la  
**BIODIVERSITÉ**  
LOIRE-ATLANTIQUE



## Projet de plan stratégique portuaire pour 2015-2020

Avis de FNE Pays de la Loire, de Bretagne Vivante - SEPNB, de la LPO 44  
et de SOS Loire-Vivante / ERN France

- 6 octobre 2015 -

Les associations de protection de la nature et de l'environnement que sont **France Nature Environnement Pays de la Loire**, **Bretagne Vivante - SEPNB**, la **Ligue de Protection des Oiseaux 44** et **SOS Loire-Vivante / ERN France** ont souhaité réagir ensemble au projet de plan stratégique portuaire pour 2015-2020 mis en consultation du public jusqu'au 6 octobre 2015.

Notre première remarque concerne la terminologie utilisée ou plutôt le pas de temps donné au plan stratégique portuaire. Celui-ci est de 5 ans. Ce pas de temps est bien trop court pour permettre d'enclencher et de développer une stratégie portuaire. Une stratégie portuaire ne peut que se définir à 10-20 ans et doit permettre de tracer les grandes lignes de l'évolution de l'outil portuaire que nous connaissons aujourd'hui.

Le pas de temps imposé à ce jour, de 5 ans, amène de la confusion car oblige à mélanger les projets et leur portée réelle. Cela ne peut que nuire à la bonne compréhension des stratégies portuaires que le Grand Port essaie de mettre en place.

### Submersion marine :

Nos associations souhaitent que le sujet du changement climatique et de la hausse du niveau de la mer, non contesté, soit pris en compte pour tout nouvel aménagement et projet portuaire et qu'une évaluation du risque submersion et inondation des installations portuaires existantes puisse être réalisée lors de ce nouveau plan stratégique 2015-2020.

Effectivement, certaines installations, dont les écluses, doivent faire l'objet d'un examen pour évaluer leur conformité aux nouvelles normes et à l'aléa submersion.

Au regard de l'atlas des zones inondables réalisé par la DDTM 44, il serait intéressant que toutes nouvelles constructions ou aménagements de zone dans les zones concernées par un risque inondation soient paramétrés de façon à permettre la meilleure transparence possible. Étant donné les niveaux d'eau estimés dans cet atlas, il serait aussi intéressant de s'interroger sur l'avenir de ces territoires et sur la mise en œuvre d'une stratégie de repli des activités humaines.

Pour la zone de St Nazaire, très industrialisée et urbanisée, la réflexion doit porter sur la diminution des impacts d'une inondation. Un effort auprès des entreprises implantées ou souhaitant s'implanter sur cette zone en matière d'information et de sensibilisation au risque inondation doit être mené.

### Plan stratégique et SDAGE Loire-Bretagne :

A la page 49 de l'évaluation environnementale du projet de plan stratégique portuaire, il est indiqué que ce projet de plan stratégique " *ne présente pas d'incompatibilité avec le SDAGE*". Certes, une partie du projet de plan stratégique est en compatibilité avec le SDAGE Loire-Bretagne mais un certain nombre de mesures paraissent pour nos associations défavorables à l'atteinte des objectifs du SDAGE comme par exemple le développement de terminaux fluviaux. Une réflexion est donc à mener sur ces mesures qui pourraient avoir un impact négatif quant à la bonne mise en œuvre du SDAGE Loire-Bretagne.

De plus, il paraît, pour nos associations, **indispensable que le plan stratégique portuaire puisse se référer au SDAGE 2016-2020 et non uniquement au SDAGE 2010-2015**. Le SDAGE Loire-Bretagne 2016-2020 sera arrêté en janvier 2016 mais le contenu est connu et pratiquement stabilisé suite à la consultation publique réalisée début 2015. Le plan stratégique devant être mis en œuvre sur le même pas de temps que le nouveau SDAGE, la seule référence au SDAGE 2010-2015 n'est pas pertinente.

#### *Action 12 - Développer l'offre de services ferroviaires*

Nos associations estiment qu'il est important que le GPMNSN travaille à développer le fret ferroviaire et le fret fluvial et ce, afin de faire stagner voire de diminuer le fret routier issu ou vers ses installations industrialo-portuaires.

La baisse du fret ferroviaire ces dernières années, expliquée par des données économiques et des choix parfois autres (transfert de flux de la raffinerie vers les oléoducs et non plus vers le ferroviaire), ne doit pas légitimer une baisse des efforts du GPM pour soutenir le développement du fret ferroviaire.

La réalité économique, décrite page 171 de l'évaluation environnementale du projet de plan stratégique portuaire conduit à dire qu'"*aucune solution de substitution raisonnable n'est envisageable sur le territoire pour développer la part du transport ferroviaire à une échéance de cinq ans*" alors que dans le mémoire en réponse à l'autorité environnementale, le GPM indique page 40 que "*la volonté du projet stratégique de développer les transports fluvial et ferroviaire en substitution du transport routier et les actions destinées à mettre ne œuvre un chantier multimodal en gare ferroviaire de Montoir sont de nature à réduire la contribution du Port au bruit sur les axes routiers*".

**Nos associations demandent à ce que la volonté du GPMNSN de développer le fret ferroviaire et fluvial soit clairement inscrite dans le plan stratégique 2015-2020.**

#### *Action 27 - Réduire l'empreinte environnementale des dragages*

Nos associations soutiennent la démarche du Port qui vise à diminuer progressivement l'empreinte environnementale des dragages. Nos associations souhaitent que les objectifs définis soient respectés. Nous serons attentifs à ce qu'ils le soient lors des bilans annuels qui sont présentés. A noter toutefois qu'il manque un ou plusieurs indicateurs concernant l'impact des dragages sur la partie amont de l'estuaire (amont de Nantes).

Au-delà de diminuer l'empreinte environnementale des dragages, la question de **limiter les dragages en tant que tels afin de réduire l'érosion du lit du fleuve en amont** n'est pas abordée. Pour nos associations, ce sujet devrait l'être afin que les efforts et travaux réalisés ou en cours puissent atteindre les objectifs visés dont celui de restaurer la ligne d'eau.

#### *Action 28 - Mettre en place des plans de gestion des espaces naturels*

La gestion des espaces de nature du GPM doit pouvoir s'inspirer des pratiques mises en œuvre par d'autres organismes sur les zones attenantes des espaces portuaires.

Nos associations demandent que **soit rapidement finalisé le schéma directeur du patrimoine naturel** du Grand Port Maritime Nantes St Nazaire.

#### **Aménagement territorial :**

A la page 168 de l'évaluation environnementale du projet de plan stratégique portuaire il est présenté les choix des sites à aménager et les alternatives examinées. Il paraît ici étonnant que de

nouveaux espaces de développement soient envisagés sans la moindre justification de besoins surfaciques alors que l'activité portuaire régresse.

#### Action 9 - Aménager la zone logistique du secteur nantais

Le projet d'aménagement de la zone de Cheviré ne paraît pas trop impactant sur l'environnement au premier regard (surface concernée, ...) mais comme le souligne le Conseil Scientifique de l'Estuaire de la Loire (CSEL) les "*conséquences écologiques de l'aménagement de la ZIP de Cheviré ne peuvent être analysées et jugées du seul point de vue des surfaces directement impactées, car la zone écologique globale est déjà une zone relictuelle avec un seuil de maintien de certains habitats qui n'est pas connu.*"

Il est donc important que les mesures de réduction et de compensation fonctionnent et que le GPMNSN soit attentif à leur suivi. Toutefois, nos associations doutent de la suffisance des mesures compensatoires présentées à la page 46 du mémoire en réponse à l'autorité environnementale.

#### Action 20 - Conduire les études et les procédures préalables à l'aménagement du Grand Tourteau

Avant même imaginer aménager des vasières sur l'estuaire de la Loire, nos associations demandent que **soit réalisé une étude globale des vasières de l'estuaire de la Loire**. Cette étude devrait permettre de mieux comprendre les interrelations entre les vasières, de préciser leurs rôles dans l'estuaire de la Loire, etc.

De plus, en même temps que cette étude, devrait être menée l'examen des sites alternatifs à ce projet, en particulier celui portant sur la création du "port aval" en avant port de St Nazaire. Sans comparaisons de qualité, il est inimaginable pour nos associations de choisir un site par défaut de connaissances.

**Avant que ne soient conduites les études et procédures préalables au projet d'aménagement portuaire de la vasière de Méan**, nos associations demandent que **soit mis en place un projet de création/restauration de vasières dans l'estuaire de la Loire**. Ce ne sera que si ce projet aboutit positivement (création de fonctionnalités identiques, non impact sur l'équilibre éco-systémique de l'estuaire de la Loire et du littoral, ...) que nos associations pourraient accepter de discuter de l'aménagement de la vasière de Méan et des modalités précises de celui-ci.

Le GPMNSN écrit dans son mémoire en réponse à l'autorité environnementale "*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 en contrepartie de l'aménagement du site du Grand Tourteau...*".

Pour nos associations, **la confirmation de l'abandon du projet d'aménagement de Donges Est en 2009 n'a jamais été faite en contrepartie d'un autre aménagement dans l'estuaire de la Loire**. Si une telle contrepartie a réellement été annoncée lors de l'abandon de Donges Est, nos associations demandent à ce que le texte de référence soit rendu public car nous n'en n'avons pas eu connaissance.

**Il faut que le Grand Port Maritime clarifie sa position** car à la lecture de ce paragraphe, nous pouvons aussi nous interroger sur son sens : cela veut-il aussi dire que si la zone de Méan n'est pas aménagée, le grand Port Maritime relancerait les réflexions pour aménager Donges Est ?

Il faudrait aussi que la DTA et le plan stratégique portuaire soient mis en accord sur le sujet du devenir de la vasière de Méan. Comme écrit par le GPMNSN à la page 61 de l'évaluation environnementale du projet de plan stratégique portuaire, "*Localement, en particulier sur le site du Grand Tourteau / Méan, il existe des contradictions avec le zonage de la DTA qui devront être approfondies pendant l'étude des projets et la constitution des autorisations réglementaires*".

Nos associations souhaitent être partie prenante de ces réflexions à venir.

#### Action 21 - Mettre en œuvre l'aménagement du site du Carnet

La création de la zone industrialo-portuaire du Carnet, qui a débuté avec l'installation du prototype éolien d'Alstom, constitue un point de départ de ce qui pourrait devenir un aménagement plus vaste de la rive sud. A l'échelle de l'estuaire de la Loire, *"ce secteur du Carnet constitue une sorte de "verrou" pour des opérations de rééquilibrage du fonctionnement estuarien"* comme l'a souligné le Conseil scientifique de l'estuaire de la Loire dans son avis du 6 mai 2015.

A noter que la zone du Carnet n'a qu'un accès routier et n'a pas d'accès ferroviaire pour la partie terrestre. **Les aménagements et futurs entreprises devront privilégier les accès (entrées-sorties) par la voie d'eau.**

Les mesures compensatoires devront être à la hauteur des enjeux globaux.

Les extensions ultérieures à la zone du Carnet telle que définies aujourd'hui sont, pour nos associations, à proscrire. Les zones naturelles jouxtant la zone du Carnet doivent faire l'objet d'un projet explicite de conservation à long terme, y compris par l'application de mesures de préservation réglementaires et/ou foncières et de gestion.

Sur la ZIP du Carnet, *"le recours à des opérations d'aménagement réversibles serait le moyen de préserver l'avenir de ce site"* comme l'indique le Conseil scientifique de l'estuaire de la Loire. Nos associations appuient la demande du CSEL qui *"recommande fortement de demander aux industriels de prévoir des structures démontables et les financements nécessaires pour libérer le site"*. La question reste posée de savoir comment, dans une situation de marché tendu et de concurrence entre grands ports de la façade Atlantique, il sera possible d'imposer ces exigences de bon sens à des industriels soucieux de la rentabilité économique optimale de leur projet de développement.

#### Pollution lumineuse sur les futures zonés portuaires aménagées :

A la page 43 du mémoire en réponse à l'autorité environnementale est abordé le sujet des pollutions lumineuses sur la zone du Carnet et de Cheviré aval. Le GPM s'engage à *"limiter au minimum l'éclairage dans la partie sous sa gestion directe afin d'assurer la sécurité de l'activité portuaire"* et assure que *"Ces mesures seront également intégrées au cahier des charges d'aménagement de la zone qui s'imposera aux occupants. Elles auront pour objectif de limiter au mieux les effets de pollution lumineuse induite par le projet sur le milieu naturel et de minimiser les consommations énergétiques, tout en garantissant la sécurité des activités et des utilisateurs"*.

**Nos associations appuient le fait de maîtriser et de diminuer l'éclairage nocturne à son plus faible niveau.** Cette réflexion est cependant valable pour toutes les zones industrialo-portuaires. Un plan d'action pour agir à l'échelle de l'estuaire de la Loire, et ce avec les collectivités locales, serait intéressant. Une trame "noire" pourrait être construite s'ajoutant à la trame verte et bleue dans l'estuaire de la Loire, voire plus largement.

#### Impacts paysagers :

Nos associations s'interrogent sur ce que le GPM appelle *"un espace industriel nouvelle génération"* à la page 48 du mémoire en réponse à l'autorité environnementale. Un bâtiment industriel reste un bâtiment industriel même si celui est équipé de panneaux solaires, d'une toiture végétalisée, certifié HQE, etc.

Le GPM n'aura pas de levier suffisant pour restreindre la taille et hauteur des bâtiments qui devront être adaptés à leur activité industrielle et nous nous retrouverons avec une berge sud industrialisée répondant à une berge nord industrialisée. Pour nos associations, cela n'est pas vécu comme un gain paysager ni environnemental. L'estuaire de la Loire n'a pas besoin de cette *"verticalité"* pour se porter mieux.

A ce propos, à la page 32 du même document, il est indiqué que l'éolienne prototype Haliade 150 serait présente pour une durée de 5 ans. C'est oublier un peu vite le souhait d'Alstom que le permis de construire précaire accordé pour 5 ans soit prorogé pour une durée non définie à ce jour.

Le cahier des charges imposé par le GPM devrait plutôt être fort sur la partie "fin d'activité" pour s'assurer que les bâtiments pourront être et seront démontés et pour assurer la réversibilité de l'aménagement. Pour nos associations, il s'agit là d'une condition *sine qua non* à l'appellation « espace industriel nouvelle génération ».

Natura 2000 :

Les associations appuient la position du GPM qui est favorable à l'extension du site Natura 2000 "estuaire de la Loire" sur les 285 hectares de l'île du Carnet qui restent à vocation environnementale.

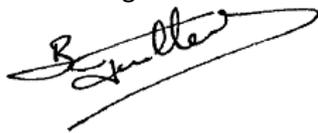
Pour terminer, nos associations souhaitent que des **indicateurs de suivi** soient définis permettant d'avoir un suivi pertinent et efficace. Il faut donc enrichir les indicateurs qualitatifs par des indicateurs quantitatifs. C'est sur la base de ces indicateurs que sera fait le bilan de ce prochain plan stratégique. Ce travail d'enrichissement des indicateurs et de leur bonne prise en compte dans tous les projets qui seront menés est gage de réussite de ce futur plan stratégique.

A Angers, le 6 octobre 2015,

Jean-Christophe GAVALLET  
président  
FNE Pays de la Loire



Bernard GUILLEMOT  
administrateur  
Bretagne-Vivante



Guy BOURLES  
président  
LPO 44



Roberto EPPLE  
président  
SOS Loire Vivante - ERN France

