

BILAN DE LA CONSULTATION DU PUBLIC ET AVIS RECUEILLIS



BILAN DE LA CONSULTATION DU PUBLIC ET AVIS RECUEILLIS

22 mars 2022



Informations relatives au document

INFORMATIONS GÉNÉRALES

Auteur(s)	S. Marchand-Cherkaoui, X. Dolbeau
Version	V3
Référence	MAQA012EIT

HISTORIQUE DES MODIFICATIONS

Version	Date	Rédigé par	Visé par	Modifications
V1	Mars-2022	S. Marchand-Cherkaoui,	C. Arrive-Roca	Première version
V2	Mars-2022	S. Marchand-Cherkaoui,	C. Arrive-Roca	Intégration des remarques du GPMNSN
V3	Mars-2022	S. Marchand-Cherkaoui,	C. Arrive-Roca	Intégration des remarques du GPMNSN

DESTINATAIRES

Nom	Entité
Lucie TRULLA	Grand Port Maritime de Nantes Saint-Nazaire
Didier LEHAY	Grand Port Maritime de Nantes Saint-Nazaire

SOMMAIRE

1 - PREAMBULE.....	4
2 - LA PROCEDURE REGLEMENTAIRE.....	5
2.1 - Modalités de consultation	5
2.2 - Recueil des avis.....	5
3 - BILAN DE LA CONSULTATION DU PUBLIC ET DES AVIS RECUEILLIS.....	6
3.1 - Bilan de la consultation du public	6
3.2 - Synthèse des principales remarques et/ou recommandations formulées et réponses apportées.....	6

1 - PREAMBULE

Le Grand Port Maritime de Nantes Saint-Nazaire (GPMNSN) a élaboré son projet stratégique lui permettant de fixer les principales orientations et modalités d'actions pour la période 2021-2026. Les volets 4 et 5 du projet stratégique, conformément à l'article R. 103-1 du Code des Ports Maritimes, concernent :

- volet 4 : la politique d'aménagement et de développement durable ;
- volet 5 : la desserte portuaire et le développement de l'intermodalité.

Conformément à l'article R.122-17 du Code de l'Environnement, le volet 4 et le volet 5 du projet stratégique des Grands Ports Maritimes font l'objet d'une évaluation environnementale au titre des plans et programmes.

Les volets 4 et 5 du projet stratégique du GPMNSN ont donc fait l'objet d'une évaluation environnementale conformément au décret n°2012-616 du 2 mai 2012 et ont fait l'objet d'un avis de l'Autorité Environnementale le 24 septembre 2021. Un mémoire en réponse à l'avis de l'Autorité Environnementale a été réalisé afin de répondre à ses différentes recommandations.

2 - LA PROCEDURE REGLEMENTAIRE

2.1 - Modalités de consultation

En application de l'article R122-22 du Code de l'Environnement, les volets 4 et 5 du projet stratégique, le rapport d'évaluation environnementale, l'avis de l'Autorité Environnementale n°2021-5466 ainsi que le mémoire en réponse à l'Autorité Environnementale ont été mis à la disposition du public, conformément à l'article L.123-19 du Code de l'Environnement, par voie dématérialisée pendant une durée de 1 mois.

Cette consultation du public s'est déroulée du 13 octobre au 11 novembre 2021.

Au préalable, un avis d'information sur l'organisation de cette consultation a été publié dans les journaux suivants :

- Ouest-France Loire-Atlantique, le 7 octobre 2021 ;
- Ouest-France Vendée, le 6 octobre 2021 ;
- Presse Océan, le 6 octobre 2021 ;
- Le Marin, le 8 octobre 2021 et le 15 octobre 2021.

Un affichage de cet avis a également été mis en place aux adresses suivantes :

- Centre des Salorges (siège nantais), 18 quai Ernest Renaud, BP18609, 44186 Nantes, le 30 septembre 2021 ;
- Centre portuaire de Montoir de Bretagne, rue de la Pierre Percée, BP9, 44550 Montoir de Bretagne : le 30 septembre 2021.

L'avis a également été publié sur le site internet <https://www.nantes.port.fr/fr/nos-engagements/ambition-et-strategie>, en ligne le 30 septembre 2021.

Cet avis précisait :

- les dates de la consultation,
- les documents mis à la disposition du public,
- les modalités de consultation de ces documents,
- les modalités d'expression du public.

Les documents ont été consultables en version électronique sur le site internet <https://www.nantes.port.fr/fr/nos-engagements/ambition-et-strategie>, et en version papier selon une demande de mise en consultation, telle que prévue au II de l'article L.123-19 du Code de l'Environnement.

2.2 - Recueil des avis

Le public a pu faire part de ses observations par voie électronique à l'adresse : projetstrategique21-26@nantes.port.fr

3 - BILAN DE LA CONSULTATION DU PUBLIC ET DES AVIS RECUEILLIS

3.1 - Bilan de la consultation du public

Le Grand Port Maritime de Nantes Saint-Nazaire a été destinataire de huit contributions/observations par mail durant la période de consultation du public :

- deux contributions d'un habitant/riverain,
- trois contributions d'associations,
- une contribution d'un syndicat de copropriété nazairien,
- une contribution d'élus locaux.

3.2 - Synthèse des principales remarques et/ou recommandations formulées et réponses apportées

Les principales remarques formulées sur le projet stratégique 2021-2026 sont résumées ci-dessous par thématique.

Modalités et méthodes de la consultation

Des contributions évoquent une faible publicité faite de l'avis et des lieux d'affichage avec peu de visibilité pour le public. Ont également été indiquées des difficultés d'accès à l'information sur la page internet de la consultation du public. Des observations regrettent également un calendrier de consultation trop court.

Réponse du GPMNSN

L'information sur la consultation est encadrée par l'article L.123-19 du Code de l'Environnement. Un avis d'information a été publié dans différents journaux, préalablement au démarrage de la consultation, ainsi qu'une information sur le site internet. L'ensemble des modalités de la consultation a été précisé dans le chapitre 2.1 - Modalités de consultation.

Politique d'aménagement

Les contributions saluent la politique d'aménagement « reconstruire le port sur le port » permettant ainsi d'éviter l'artificialisation de certains secteurs.

Toutefois, des interrogations ressortent sur la politique d'aménagement du secteur du Petit Maroc, notamment sur les futures activités, sur la qualité architecturale des projets, sur les accès et sur les stationnements et sur la cohabitation des activités portuaires avec les riverains. Malgré les ambitions du GPM de développer des projets reliant l'histoire portuaire et les défis de la transition énergétique, des doutes sont émis au regard des projets envisagés. Des inquiétudes face à la densification immobilière sur ce secteur sont également émises.

Des propositions sont évoquées pour la réhabilitation du site de la centrale EDF comme l'accueil des énergies renouvelables ou des activités industrialo-portuaires ayant besoin d'un bord à quai pour le développement de ses activités.

Réponse du GPMNSN

Le GPM se veut rassurant sur la préservation des bâtiments historiques du port notamment leur architecture remarquable. De plus, un travail de médiation entre le porteur de projet, le port et la ville est mené autour de ces bâtiments. Il est prévu des temps d'échanges, de travail et de concertation avec les habitants du quartier dans l'objectif d'élaborer un projet architectural qualitatif co-construit, dans la continuité des concertations engagées à l'automne 2021. A ce jour, il n'y a aucune esquisse de projet connu. L'usine élévatoire sera préservée dans son architecture porteuse d'histoire et symbole de l'activité portuaire autour des bassins. Son accès au grand public et la préservation de la salle des machines est prévue, ainsi qu'une médiation à travailler sur la mémoire de ce site emblématique. Il n'y a pas de projet

connu à ce stade sur l'ancien bâtiment des services sanitaires maritime, propriété de l'Etat. La problématique du stationnement de ce secteur d'étude doit être réinterrogée et rediscutée avec la collectivité pour apporter des réponses aux questionnements des riverains.

Le GPM rappelle que la valorisation immobilière est un des axes forts du projet stratégique et contribue au développement de son nouveau modèle économique. Les espaces disponibles d'interface Ville-Port, comme le site du Petit Maroc, n'ont fonctionnellement pas la vocation d'accueillir des activités industrielles, non compatibles avec la fonction résidentielle. Cependant, l'objectif de ce projet est de créer des surfaces de bureaux pouvant notamment être commercialisées dans le secteur de la construction navale ou de l'éolien.

Pour rappel, les terrains de la centrale thermique de Cordemais, hormis ceux du parc à charbon voisin, ne sont pas sur le domaine foncier portuaire, contrairement à ceux du site du terminal charbonnier. Par sa configuration, celui-ci est composé d'une parcelle domaniale très attractive de 30 ha en bord à quai, disposant d'un appontement à fort tirant d'eau et d'une bonne connectivité routière. Le site pourrait, soit accueillir une nouvelle implantation industrielle, en partenariat avec les collectivités et les acteurs économiques dans le cadre des projets de territoire, soit être converti en terminal minéralier ou multivrac solides ou liquides, éventuellement au service du BTP, en bénéficiant d'une connexion ferrée. Le GPM est conscient de la rareté des espaces bord à quai disponibles et il envisage, lorsque l'échéance d'utilisation du terminal aura été définie, de lancer un appel à manifestation d'intérêt dans l'objectif de trouver un industriel ayant besoin de quais pour ses opérations d'import/export. L'aménagement du terminal prendra en compte les enjeux écologiques du site, notamment ceux associés aux fossés périphériques qui seront vraisemblablement exclus de la zone devant faire l'objet d'une reconversion. Dans le cas contraire, des mesures ERC (Eviter-Réduire-Compenser) seront mises en œuvre.

Politique environnementale

La politique du GPM favorisant la reconstruction du Port sur le Port est reçue positivement par les différentes observations. En tant que gestionnaire de ses espaces naturels, le port joue un rôle important et les contributions reconnaissent les efforts mis en œuvre, notamment avec le plan de gestion de Donges-Est et l'engagement de celui du Carnet.

Afin de poursuivre cette ambition de préservation des espaces naturels, des propositions sont évoquées avec notamment la mise en place d'un plan de gestion et de valorisation sur d'autres espaces naturels comme celui de Bouguenais ou encore l'exclusion de la partie aménageable du site du Carnet de la réserve foncière économique du GPM. Le renforcement des puits de carbone est également une action évoquée.

De plus, dans les avis apparaît le souhait que le port intègre une meilleure prise en compte de l'environnement sur les espaces dédiés aux activités économiques, permettant ainsi une meilleure qualité des composantes environnementales.

Réponse du GPMNSN

Le GPM est bien conscient des enjeux de préservation des espaces naturels de son foncier. C'est pourquoi il s'engage à mettre en œuvre une politique d'aménagement et de développement durable répondant au principe de sanctuarisation de 1 177 ha d'espaces naturels, incluant tous les secteurs du foncier portuaire à forts enjeux écologiques : Donges-Est en totalité, 285 ha sur Le Carnet ; Le Priory ; Bouguenais ; banc de Bilho.

Les espaces naturels du GPM sur la commune de Bouguenais ont fait l'objet d'inventaires écologiques en 2019, qui serviront de base à l'élaboration d'un plan de gestion. Dans son projet stratégique 2021-2026, le GPM s'est en effet engagé à formaliser un Schéma Directeur du Patrimoine Naturel (SDPN) s'appliquant à ses espaces naturels et notamment pour les sites du Carnet, de Bouguenais, du banc de Bilho et de Donges Est, en particulier par la mise en place de plans de gestion.

Pour rappel, sur le site du Carnet, le GPM a identifié une zone artificialisée et aménageable de 110 ha qui est autorisée (cf. arrêté préfectoral du 5 juin 2017) et a sanctuarisé, en tant qu'espaces naturels, 285 ha classés en arrêté de protection de biotope (8 avril 2019). En compensation de l'aménagement des 110 ha, le GPM a prévu un programme de mesures compensatoires qui contribuera à la préservation de la biodiversité à l'échelle du site. L'actualisation des inventaires écologiques est en cours de réalisation et s'achèvera fin 2022.

Si l'ensemble de ces espaces naturels assurent des fonctions de stockage de carbone, certains milieux présentent une capacité de stockage particulièrement élevée comme les milieux forestiers ou les zones humides. Le GPM s'engage à formaliser, avec l'appui des parties prenantes estuariennes, dont les associations de protection de la nature et de l'environnement, dans le Schéma Directeur du Patrimoine Naturel (SDPN) une caractérisation de la valeur écologique des espaces et les services écosystémiques, dont le stockage de carbone. Le développement des capacités de stockage du carbone des espaces naturels du GPM sera examiné, dans le cadre du SDPN, au travers de mesures de gestion des milieux et d'actions permettant l'extension de milieux particulièrement favorables au stockage de carbone, tout en cherchant à accroître les fonctionnalités écologiques des sites.

Enfin, dans les 57% d'espaces économiques, le GPM accueille des clients dont les activités se doivent d'être conformes à la réglementation en vigueur, notamment environnementale. Le respect de ces obligations relève de la responsabilité des clients sous le contrôle des services de l'Etat. De plus, dans les autorisations d'occupation temporaire du domaine portuaire délivrées par le GPM aux clients, ces derniers s'engagent à respecter la réglementation en vigueur.

Ecologie industrielle

Concernant le projet d'écologie industrielle, des doutes ressortent. Des questionnements autour des projets choisis dans le cadre de cette démarche sont soulevés notamment sur l'atteinte des objectifs de diminution de l'impact environnemental.

Réponse du GPMNSN

Concrètement la démarche d'écologie industrielle a permis, à l'échelle de la ZIP :

- d'étudier des synergies en termes de gestion des énergies (réseau de chaleur, réseau de frigories, cadastre solaire, micro-grid, ...),
- d'identifier des achats groupés (eau, électricité),
- de valoriser des déchets (bois de palette),
- d'identifier de potentielles synergies pour valoriser des flux de matières,
- l'ouverture au public d'une station de bio-GNV.

Pour information, le projet de méthaniseur évoqué n'est pas situé sur le domaine portuaire.

Transition énergétique

Les actions envisagées dans le cadre de la transition énergétique des activités du port sont encouragées par les différentes contributions. Celles-ci recommandent également l'amplification de ces actions avec des mises en œuvre plus rapides.

Réponse du GPMNSN

Nantes Saint-Nazaire Port s'engage, avec une exigence et une vigilance permanentes, à être un port responsable, à la fois générateur de valeurs et d'emplois, et respectueux de l'environnement sur lequel il est implanté, l'estuaire de la Loire. Il œuvre au développement économique des entreprises du Grand Ouest et agit en faveur de la transition énergétique et écologique du territoire. Conscient des enjeux, c'est dans cette nécessaire approche globale qu'il ambitionne de devenir l'écoport national du Grand Ouest. Les objectifs fixés dans son projet stratégique 2021-2026 se déclineront en actions concrètes tant sur le déploiement des futures générations de parcs éoliens en mer que sur la valorisation des espaces naturels, la construction d'entrepôts logistiques et de projets immobiliers répondant aux normes de durabilité, l'appui aux modes de transport multimodaux bas carbone, l'optimisation de l'entretien des accès nautiques ou le développement de l'écologie industrielle notamment.

De plus, le GPM s'engage à renforcer la desserte électrique de la zone de Montoir aval pour les nouvelles implantations logistiques ou industrielles mais également pour permettre l'alimentation électrique des navires par courant de quai.

Dans cet objectif, le GPM a prévu de mener une enquête de besoin auprès des armateurs et des utilisateurs. L'analyse de cette enquête conduira à étudier un plan de déploiement.

Changement climatique

Au regard des projections à l'horizon 2050 et 2100 de la hausse du niveau marin, il ressort un manque de considération de ce paramètre au sein de la politique d'aménagement des sites industrialo-portuaires. Il est également conseillé d'intégrer les conséquences du réchauffement climatique dans le cadre des ambitions du projet stratégique.

Réponse du GPMNSN

Comme indiqué dans le projet stratégique, le GPM, en cohérence avec les démarches impulsées par les collectivités (adaptation régionale au changement climatique et plans climat air, énergie territoriaux), va engager une étude de compréhension des aléas et d'identification des vulnérabilités des activités, des infrastructures, des services et du foncier portuaires face au changement climatique. Cette étude, engagée en 2022, comprendra différentes phases :

- caractérisation des aléas climatiques et des enjeux portuaires ;
- analyse et hiérarchisation des vulnérabilités et des opportunités des composantes du système portuaire (activités, infrastructures, services, foncier) face au changement climatique ;
- formalisation d'une stratégie d'adaptation.

Elle s'appuiera notamment sur l'étude engagée, en 2020, par l'Etat, sur un périmètre s'étendant du Pellerin à Montoir-de-Bretagne et qui vise à :

- définir les aléas de submersion marine pour différents événements (fréquents, moyens et exceptionnels) en prenant en compte la propagation de la submersion (modélisation hydraulique) et l'élévation du niveau de la mer liée au changement climatique ;
- réduire la vulnérabilité de ce territoire estuarien et de ses enjeux.

Cette dernière étude ne donnera pas lieu à un Plan de Prévention des Risques Littoraux estuariens mais sera portée à la connaissance des collectivités territoriales qui devront la prendre en compte dans leur PLU/PLUi. Les scénarios testés intègrent des hypothèses de niveaux allant jusqu'à Xynthia +1m.

L'étude de submersion pilotée par la DDTM permettra de bien prendre en compte les risques associés à la remontée du niveau marin dans l'étude de vulnérabilité du GPM et d'en déduire des enseignements dans le cadre de l'aménagement des plateformes portuaires, en particulier à Montoir-de-Bretagne.

Analyses des effets des activités portuaires

De nombreux avis sont émis sur les effets des activités portuaires sur l'environnement. Ces retours sont synthétisés selon les thématiques suivantes :

➤ Qualité de l'air

L'ensemble des observations évoquent des lacunes dans l'analyse des activités portuaires sur la qualité de l'air. Des analyses plus précises seraient appréciées notamment sur les émissions de polluants par les navires, sur les émissions de poussières ainsi que sur les émissions de Composés Organiques Volatils des activités portuaires.

De plus, dans la rédaction du résumé non technique de l'évaluation environnementale, les émissions associées à l'activité maritime et portuaire sont placées en dernier face au trafic routier des voies rapides. Pourtant, les chiffres du rapport annuel 2020 d'Air Pays de la Loire donnent une répartition sectorielle des émissions de polluants de l'agglomération de Saint-Nazaire montrant des émissions plus importantes du GPM tant pour les PM10 que pour les NOx, voire le benzène, par rapport au trafic routier.

Réponse du GPMNSN

Pour rappel, le contrôle de la qualité des rejets atmosphériques des entreprises et des industries implantées sur le domaine portuaire relève des prérogatives de l'unité territoriale 44 de la DREAL.

Pour les activités portuaires soumises à sa responsabilité directe (dragage-immersion, installations ICPE, ouvrages autorisés au titre des IOTA), le GPM met en place les suivis environnementaux prescrits par les arrêtés préfectoraux les autorisant.

Enfin, pour corriger la rédaction du RNT, il est à noter qu'en Basse-Loire, les émissions de polluants atmosphériques sont principalement dues à la raffinerie de Donges, à la centrale thermique de Cordemais et aux escales des navires pétroliers et gaziers accostant à Donges et Montoir-de-Bretagne. L'évolution des émissions de polluant de la Basse-Loire sont liées aux variations d'activité des établissements industriels et du trafic maritime.

➤ Émissions GES

D'après les avis reçus, il ressort que le bilan GES effectué dans le cadre du projet stratégique n'est pas complet. L'analyse prend en compte seulement les activités menées par le port sans intégrer les activités menées au sein des zones portuaires. Ces activités sont toutefois dépendantes de la présence du port. Pour que l'analyse des émissions GES soit plus représentative, il est recommandé de l'effectuer sur l'ensemble du territoire portuaire.

Réponse du GPMNSN

Le bilan des GES 2019 (dernière année non impactée par la pandémie de Covid-19) du GPM est en cours d'élaboration selon le référentiel NET ZERO INITIATIVE® de Carbone 4 qui vise à :

- réduire les émissions directes et indirectes du port ;
- faciliter la réduction des émissions de nos clients ;
- augmenter les puits de carbone du port.

Son périmètre intégrera les émissions directes, produites par les sources, fixes et mobiles, nécessaires aux activités du port; (Scope 1) et les émissions indirectes associées à la consommation d'électricité, de chaleur ou de vapeur nécessaires aux activités du port (Scope 2).

Ce bilan mettra en perspectives les émissions du GPM au regard de celles générées par les entreprises de la ZIP employant plus de 500 salariés (les Chantiers de l'Atlantique, Cargill, IDEA, Elengy, Saipol...) et dont le bilan est réalisé tous les 4 ans.

➤ Déchets

L'évaluation environnementale du projet stratégique évoque la mise en place d'un système de récupération des déchets sur les terminaux portuaires depuis 2004. Les contributions souhaiteraient connaître l'évolution des pratiques du GPM pour la récupération et le traitement des déchets.

De plus, une référence à la directive MARPOL a été faite au sein de l'évaluation environnementale mais il est noté que la gestion des déchets ne relève pas de cette directive. D'après les contributions, il est souhaitable que l'évaluation environnementale prenne en compte la directive 2019/883 du 17 avril 2019 dont la transposition était fixée au 28 juin 2021.

Réponse du GPMNSN

À chaque escale de navire, le GPM applique à l'armateur une redevance incitative « déchets », conformément aux droits de ports (article 10.1) et au plan de gestion des déchets. Les déchets solides générés par les navires sont débarqués sur les terminaux commerciaux du GPMNSN à des emplacements spécialisés appelés "éco-points Marpol".

La quarantaine d'éco-points est identifiée, numérotée et répartie sur l'ensemble de la zone portuaire, couvrant les sites de Nantes, Donges, Montoir-de-Bretagne et Saint-Nazaire. Ils sont équipés de bacs permettant de respecter le tri :

- sélectif pour les ordures ménagères, le verre, les emballages, le papier/carton ;
- des déchets d'équipements électriques et électroniques ;
- des déchets dangereux solides ;
- des tubes fluorescents et ampoules spécifiques ;
- des métaux ;
- du bois.

Les consignes de tri sont rédigées en français et en anglais, complétées d'une signalétique par des pictogrammes. La prise en charge de ces déchets est assurée par un prestataire agréé dont les missions couvrent la mise en place des contenants, le transport et le traitement des déchets.

En ce qui concerne les déchets liquides (eaux grises ou noires notamment), le GPMNSN fournit, lors des escales, à chaque armateur, une liste de prestataires agréés en capacité de les collecter par camion. L'armateur sollicite alors directement le prestataire en fonction de son besoin.

Enfin, le GPM intègre les modifications nécessaires à la prise en compte des directives ad-hoc. La directive 2000/59 a été abrogée par la directive 2019/883 du 17 avril 2019 qui a été traduite en droit français par le décret 2021-1166 en date du 08 septembre 2021 portant transposition de la directive précitée relative aux installations de réception portuaires pour le dépôt des déchets des navires, modifiant la directive 2010/65/UE et abrogeant la directive 2000/59/CE.

➤ Risques

Les consultations notent l'absence du traitement du risque de la remontée de la nappe alluviale au sein de l'évaluation environnementale du projet stratégique. Ce risque, ainsi que le risque face à la remontée du front de salinisation, sont susceptibles d'avoir un impact sur certaines activités industrielles.

Réponse du GPMNSN

La question de la remontée de la nappe alluviale peut effectivement être intégrée dans les aléas à examiner dans l'étude de vulnérabilité que le GPM va engager. La remontée du front de salinité et l'accroissement du taux de sel sont des aléas qui ont déjà été identifiés comme pouvant avoir un impact sur les activités industrialo-portuaires. Ils seront traités dans l'étude de vulnérabilité à engager.

Mesures et suivis environnementaux

➤ Qualité de l'air

Selon les avis reçus, les actions menées aujourd'hui par le Port ne semblent pas suffisantes pour réduire les émissions de polluants dans l'air. Afin de progresser dans la gestion de ces émissions, il est demandé au GPMNSN la mise en œuvre de mesures concrètes.

Un plan de surveillance est proposé sur un périmètre allant de la zone d'attente en mer des navires aux zones portuaires de Saint-Nazaire à Donges et Nantes.

De plus, les avis regrettent, au vu du rôle majeur du GPM, son retrait de l'association Air Pays de la Loire ainsi que le retrait des capteurs de poussière pour l'activité de chargement et déchargement de céréales.

Réponse du GPMNSN

La réduction des émissions atmosphériques des navires est liée à leur motorisation et à l'usage de carburants et d'équipements permettant de diminuer les émissions de polluants, qui sont encadrés par la réglementation internationale.

Dans le cadre de ses compétences et de ses missions, le GPM met en œuvre des actions de transition écologique qui contribueront à l'amélioration de la qualité de l'air :

1) la remotorisation de la drague Samuel de Champlain au gaz naturel liquéfié visant à :

- la quasi-élimination des émissions d'oxyde de soufre et de particules fines ;
- la réduction des émissions d'oxyde d'azote de 65% ;
- la réduction des émissions de gaz à effet de serre de l'ordre de 15 à 20% ;
- la diminution du gaz carbonique et de particule, au-delà des normes actuellement en vigueur ;

2) un travail sur l'accompagnement du déploiement d'une offre de services portuaires innovants comme le développement des passages portuaires décarbonés par l'électrification des quais et par l'installation de stations de GNL et hydrogène pour les usages portuaires et de transport de marchandises. À cette fin, le GPM étudie avec l'appui de France Hydrogène les scénarios de déploiement de ce vecteur énergétique au sein de son territoire, questionnant les usages (mobilité, industries, logistiques, énergie), les moyens de distribution et de production à 2023, 2025 et 2030. Le port envisage également l'accompagnement des transports maritimes vers une offre bas carbone basée sur une marine innovante et un transport ferroviaire et fluvial décarboné ;

3) l'évolution de la motorisation de sa flotte d'engins nautiques et terrestres (passage de véhicule légers terrestres à l'électricité ou en motorisation hybride) ;

4) la participation au projet européen Smooth Ports dans le cadre du programme INTERREG EUROPE qui vise à définir des mesures publiques permettant de réduire les émissions de CO₂ du trafic routier dans les zones portuaires, tout en contribuant à la fluidité des opérations, notamment réglementaires. Les trois leviers d'action privilégiés sont les carburants alternatifs, l'amélioration des procédures réglementaires liée au contrôle physique des marchandises et le numérique.

Dans le cadre de ce projet, le GPMNSN a réalisé une évaluation des émissions routières des véhicules circulant sur la voirie gérée par l'autorité portuaire (voies considérées : environ 55 km) et de l'impact des solutions et des projets permettant de diminuer ces émissions. Les premiers résultats du projet sont la réalisation d'une évaluation des émissions atmosphériques routières liées au trafic interne aux zones portuaires, la qualification de deux bonnes pratiques et la préparation d'un plan d'actions ;

5) la contribution du GPM à la réalisation de travaux sur l'apportement pétrolier n°5, lui appartenant mais exploité par TOTAL Energies à Donges, pour la mise en place d'une unité de récupération des vapeurs d'hydrocarbures (COV) qui s'échappent lors des chargements de cargaisons d'essence à bord des pétroliers ;

6) le renforcement de la desserte électrique de la zone de Montoir aval pour les nouvelles implantations logistiques ou industrielles, mais également pour permettre l'alimentation électrique des navires (courant de quai) et pour la charge des véhicules électriques transitant par le terminal roulier ;

7) l'ouverture de la station GNV à Montoir-de-Bretagne (inauguration en septembre 2021) ;

8) la sensibilisation des clients portuaires à la maîtrise de la qualité de leurs rejets dans l'air.

Le Projet stratégique présente l'ambition 2021-2026 du GPM qui sera déclinée courant 2022 en plans opérationnels qui détailleront des actions concrètes pour chacun des domaines cités. Des actions complémentaires à celles citées et relatives à la reconquête de la qualité de l'air sont à l'étude.

Enfin, pour rappel, dans le cadre de l'arrêté préfectoral du 15 mars 1990, le Port autonome réalisait un suivi de l'empoussièrement sur la zone du terminal multivrac de Montoir-de-Bretagne. Depuis la loi du 4 juillet 2008 portant sur la réforme portuaire, l'exploitation du terminal multivrac (TMV) a été transférée aux sociétés MBT et TMV4. N'étant plus exploitant du terminal, le GPMNSN n'était plus concerné par l'application de cet arrêté. Toutefois, il a maintenu des mesures sur quatre capteurs implantés hors

périmètre d'exploitation, jusqu'en décembre 2019, date à laquelle la décision a été prise, et partagée avec la DREAL, de cesser ces mesures. En effet, outre le fait que les capteurs arrivaient en fin de vie, les données indiquaient un très faible taux d'empoussièrément depuis de nombreuses années. L'explication de ces faibles empoussièrément est associable à la modernisation des installations portuaires et notamment à la couverture (capotage) des bandes transporteuses. La DREAL dispose des rapports annuels des mesures réalisées entre 1991 et 2019.

La responsabilité de la police de l'environnement revient à la DREAL. Elle confie les mesures de la qualité de l'air à un expert indépendant, Air Pays de la Loire. Pour utiliser ces capteurs techniques à des fins sanitaires, et notamment pour pouvoir suivre les PM₁₀, ces équipements devraient intégrer un nouveau module, ce qui n'était pas leur fonction ni leur usage. Le GPM ignore à ce jour si cette adaptation du matériel serait toujours possible et pertinente tant la technologie a évolué. Par ailleurs, le GPM ne dispose pas des compétences pour analyser ces informations, la veille sanitaire ne relevant pas de son champ d'intervention.

La direction du GPM justifie sa décision de ne pas adhérer à Air Pays de la Loire par l'absence de levier réglementaire pour le port à ce stade.

➤ Qualité de l'eau

Les contributions regrettent la minimalisation des effets du dragage sur la masse d'eau de l'estuaire de la Loire qualifié en « mauvais état ». Ils rappellent que les activités de dragage ont des incidences sur l'environnement. Des propositions de suivi plus précis de ses activités sur la qualité de l'eau sont émises notamment à travers un suivi des activités de dragages mais également à travers la mise en place de suivis pour les entreprises émettant des rejets au sein de l'estuaire. Des actions concrètes sont souhaitées.

Réponse du GPMNSN

La remarque sur les dragages est tirée du texte suivant (page 82 du projet stratégique) : "*Les incidences environnementales des dragages sont d'une ampleur limitée car elles sont évaluées dans le contexte d'un estuaire caractérisé par la présence du système bouchon vaseux/crème de vase et d'une masse d'eau de transition présentant un état global mauvais*". Ces éléments sont sans doute ambigus, mais ils ne cherchent pas à minimiser les incidences des dragages dans l'estuaire. Ils signifient seulement que dans un contexte de forte turbidité naturelle liée à la présence du système bouchon vaseux - crème de vase dans l'estuaire, les remises en suspension des sédiments opérées par les dragages sont très généralement génératrices de concentrations en matières en suspension qui sont noyées dans le signal turbide ambiant. De plus, les sédiments remis en suspension sont ceux qui se déposent naturellement dans l'estuaire et qui exhausent les fonds des accès et des installations portuaires. Les opérations de dragage n'apportent pas de contaminations chimiques supplémentaires au milieu estuarien dans lequel la masse turbide du système bouchon vaseux - crème de vase contient les contaminants apportés par le bassin versant de la Loire, y compris ceux d'origine estuarienne. Il est donc opportun de rappeler le contexte.

Par ailleurs, il est important de rappeler que le GPM est soumis à un encadrement strict de son activité dragages-immersions qui le conduit à produire des suivis environnementaux de cette dernière. Il s'agit notamment de suivis relatifs à la qualité physico-chimique et bactériologique des sédiments dragués et de l'oxygène dissous en période de faible débit pouvant conduire le GPM à ne pas draguer dans les périodes sensibles pour la faune piscicole. Il a également produit dans ses dossiers réglementaires des modélisations des panaches issus de la drague stationnaire André Gendre et de la drague à injection d'eau Milouin qui ont contribué à évaluer ses incidences sur les taux de matières en suspension dans l'estuaire. Grâce au nouveau modèle, en cours de développement par ARTELIA pour le GIP Loire Estuaire, pour lequel le GPM a joué un rôle moteur, il sera possible de simuler les opérations de dragage et d'immersion dans un contexte intégrant le système bouchon vaseux - crème de vase, ce que le modèle actuellement disponible ne permet pas. De plus, un module de qualité des eaux sera intégré au modèle

du GIP Loire Estuaire, ce qui permettra d'évaluer les incidences des dragages-immersions du GPM sur la qualité des eaux estuariennes.

Ces modélisations seront présentées en comité de suivi et en commission locale d'information, ainsi que dans le dossier d'étude d'impact qui servira de support à la future demande d'autorisation décennale 2025-2034 du GPM. Dans cette étude, la compatibilité des opérations de dragages-immersions avec le SDAGE Loire-Bretagne, le SAGE Estuaire de la Loire et le DSF NAMO sera examinée, de même que sera menée une évaluation de leurs incidences sur les périmètres Natura 2000 des estuaires interne et externe.

Le GPM est dans une recherche constante d'optimisation des dragages permettant à la fois de réduire les volumes dragués, et donc immergés, et de limiter les incidences environnementales de ses opérations.

Enfin, pour les activités portuaires soumises à sa responsabilité directe (dragage-immersion, installation ICPE, ouvrages autorisés au titre des IOTA), le GPM met en place les suivis environnementaux prescrits par les arrêtés préfectoraux les autorisant. Les autres activités de la place portuaire sont soumises au contrôle direct des services de l'État.

➤ Pollution lumineuse

Le port s'est engagé, afin d'être acteur de la sobriété énergétique, à travers la mise en place d'éclairage LED. Néanmoins, les contributions évoquent le fait que cette action ne prend pas en compte les enjeux environnementaux pour la biodiversité nocturne ainsi que pour la santé publique. Une proposition de plan d'action, telle qu'une trame noire, est soumise pour agir à l'échelle de l'estuaire dans le but de maîtriser et de diminuer les éclairages nocturnes.

Réponse du GPMNSN

Le GPM note qu'une trame noire est effectivement un sujet intéressant pouvant avoir toute sa place dans le cadre du Schéma Directeur du Patrimoine Naturel qui sera élaboré en concertation avec les parties prenantes estuariennes (Conseil Scientifique de l'Estuaire de la Loire, Services de l'Etat, Conservatoire du Littoral, Conseil Départemental de Loire-Atlantique, Parc Naturel Régional de Brière, associations de protection de la nature et de l'environnement, Fédération de chasse, Chambre d'agriculture...).

Indicateurs

Les contributions regrettent l'absence de définition d'indicateur de suivi. Cette étape clé permettrait de qualifier la mise en œuvre du projet stratégique et d'établir un bilan avant le prochain.

Réponse du GPMNSN

L'évaluation environnementale du projet stratégique 2021-2026 contient 36 indicateurs (chapitre 8 ; pages 229 à 235) qui concernent 17 des 30 objectifs spécifiques et 8 des 9 axes des trois objectifs stratégiques. Ils permettront d'assurer le suivi de la mise en œuvre du projet stratégique.

Avenir de l'estuaire

Le GPM est sollicité pour impulser une réflexion à conduire par les collectivités locales et les services de l'Etat sur l'avenir global de l'estuaire.

Réponse du GPMNSN

L'abrogation de la DTA de l'estuaire de la Loire, la révision du SRADDET et les stratégies départementale et régionale des aires protégées sont favorables à la mise en place d'une dynamique à l'échelle de l'estuaire. Le GPM est favorable à l'élaboration d'une vision partagée de l'estuaire intégrant l'ensemble des enjeux, sociaux, économiques et écologiques. Il sera partie prenante des réflexions qui seraient engagées par l'Etat.