



PROJET STRATEGIQUE 2021-2026 DE NANTES SAINT-NAZAIRE PORT

BILAN DE LA CONCERTATION PUBLIQUE PREALABLE



Octobre 2021

OBJET DE LA CONCERTATION

En application de l'article R122-17 du Code de l'Environnement (CE), les volets 4 et 5 du projet stratégique des grands ports maritimes sont soumis à évaluation environnementale.

Les volets 4 et 5 du projet stratégique, conformément à l'article R. 5312-63-1 du Code des Transports, concernent :

-volet 4 : la politique d'aménagement et de développement durable du port, identifiant la vocation des différents espaces portuaires, notamment ceux présentant des enjeux de protection de la nature dont il prévoit les modalités de gestion. Cette section du projet stratégique comporte les documents graphiques mentionnés à l'article L. 5312-13. Elle traite également des relations du port avec les collectivités sur le territoire desquelles il s'étend, ainsi qu'avec les résidents des communes situées dans sa circonscription et des communes limitrophes ;

-volet 5 : les dessertes du port et la politique du grand port maritime en faveur de l'intermodalité, notamment de la stratégie du port pour le transport ferroviaire et le transport fluvial.

En complément et en vertu de l'article L121-17 du CE, Nantes Saint-Nazaire Port a pris l'initiative d'organiser du 24 juillet au 8 août 2021 une concertation préalable selon les modalités librement fixées et dans le respect des articles L121-15-1 à L.121-17 et R. 121-19 à R.121-24 du même code.

1. MOTIVATION ET RAISONS D'ETRE DU PROJET STRATEGIQUE

Nantes Saint-Nazaire Port est le 4^e port français. Pour des fleurons de l'industrie française et des entreprises du Grand Ouest, il joue un rôle dans les approvisionnements et les expéditions nationales, européennes et internationales. Il contribue aux synergies d'acteurs et de compétences utiles au développement durable de ce territoire.

Conscient de ses forces et de ses faiblesses, des menaces et des opportunités du contexte dans lequel il évolue, à l'écoute de ses parties prenantes, il s'engage, pour les générations futures, à amorcer le monde d'après qui se dessine et prend toute sa mesure expérimentale à l'échelle de l'estuaire de la Loire. Il s'appuie pour ce faire sur l'audace, l'écoute active et l'enthousiasme.

Au cœur d'un écosystème riche et complexe, Nantes Saint-Nazaire Port se fixe l'ambition de devenir l'écoport national du Grand Ouest.

En ce sens, et au-delà du label, il articule son projet stratégique 2021-2026 autour de trois objectifs majeurs :

- Réussir la transition énergétique, écologique et numérique ;
- Conforter le rôle de porte maritime du Grand Ouest ;
- Servir le développement économique et social de l'estuaire de la Loire.

Le projet stratégique 2021-2026 est structuré selon les six chapitres suivants :

1. Le positionnement stratégique de Nantes Saint-Nazaire Port ;
2. La trajectoire financière ;
3. Le port opérateur et le port entrepreneur ;
4. La politique d'aménagement et de développement durable de Nantes Saint-Nazaire Port ;
5. Les relations de Nantes Saint-Nazaire Port avec les parties prenantes du territoire ;
6. Le port promoteur de solutions massifiées au service de l'excellence environnementale et de la dynamisation des trafics.

Chacun des trois objectifs est décliné en axes puis sera complété de plans d'actions.

2. LA CONCERTATION PREALABLE

Aucun garant n'a été désigné pour cette concertation, organisée à l'initiative de Nantes-St-Nazaire Port.

Elle a eu lieu du 24 juillet au 8 août 2021.

Le dossier de concertation préalable comprenait :

- Les objectifs et caractéristiques principales du projet stratégique ;
- La liste des communes correspondant au territoire susceptible d'être affecté ;
- Un aperçu des incidences potentielles sur l'environnement.

3. CONTRIBUTIONS LORS DE LA CONCERTATION PREALABLE

La concertation a donné lieu à trois contributions transmises sur la boîte mail dédiée : projetstrategique21-26@nantes.port.fr.

Les trois contributeurs sont :

- M. Didier Ott, membre de la Ligue des Droits de l'Homme de Saint-Nazaire ;
- Mme Yannick Grondine Legrondin de l'association des habitants de Gron ;
- Mme Marie-Aline Le Cler, de l'Association Dongeoise des Zones à Risques et du PPRT (ADZRP).

4. CONTENU DE LA CONTRIBUTION ET SUITES DONNEES PAR NANTES SAINT-NAZAIRE PORT

Contribution de M. Didier Ott

M. Ott indique que les activités portuaires de Montoir sont susceptibles d'avoir des impacts sur le voisinage résidentiel de Saint-Brévin sous l'influence de vents de Nord-Est. Il souligne que le système de suivi de l'empoussièrement à Saint-Nazaire a été démonté en 2019, sans être remplacé par un dispositif appartenant au Grand Port, aux industriels ou mis en place par Air Pays de la Loire.

M. Ott, s'inquiète de ce défaut de suivi par capteur, au niveau des populations exposées de Saint-Nazaire ville-Port, de Méan- Penhoët et du village de Gron, au regard de la dangerosité des particules fines, de la densité d'émissions de particules PM10 et PM2.5 sur le territoire de la CARENE et de la surmortalité inexplicée de 28% sur le territoire de la CARENE.

M. Ott souligne qu'il importe que le plan stratégique 2021-2026 soit à la hauteur des enjeux écologiques et de la situation sanitaire de Saint-Nazaire. Il considère indispensable que :

- soient mises en place 3 stations permanentes de mesure de la qualité de l'air, au niveau des populations exposées de Saint-Nazaire à Ville-Port, Méan- Penhoët et du village de Gron.
- les concentrations de polluants dans l'air soient mesurées (particules, COV, SO2, NO2, métaux) et qu'elles baissent.

Réponse du GPM

M. OTT a déjà interrogé le GPM sur ce point le 11 septembre 2020. Réponse lui a été faite par courriel le 11 septembre 2020 :

"...Dans le cadre de l'arrêté préfectoral du 15 mars 1990, le Port autonome a réalisé un suivi de l'empoussièremement 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 Grand Port Maritime de Nantes Saint-Nazaire n'était plus concerné par l'application de cet arrêté. Nous avons toutefois maintenu des mesures sur 4 capteurs implantés hors périmètre d'exploitation jusqu'en décembre 2019. Nous avons ensuite cessé ce suivi dans la mesure où les données indiquaient un très faible taux d'empoussièremement depuis de nombreuses années, notamment depuis 2013 la valeur moyenne ne dépasse pas les 60 µg/m³, avec quelques pics ponctuels à 100 µg/m³. Les installations portuaires se sont modernisées et l'une des explications pourrait être la couverture des bandes transporteuses. Les capteurs arrivant en fin de vie, au regard de ces différents éléments, la décision a été prise et partagée avec la DREAL de cesser ces mesures en décembre 2019. La DREAL dispose des rapports annuels de ces 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 pouvoir suivre les PM₁₀, ces équipements devraient intégrer un nouveau module, ce n'était pas leur fonction ni usage. Nous ignorons à ce jour si cette adaptation du matériel serait toujours possible et pertinente tant la technologie a évolué. Par ailleurs, nous n'avons pas les compétences pour analyser ces informations, la veille sanitaire ne relevant pas du champ d'intervention du Grand Port Maritime.

...

En complément et pour mémoire, en matière de qualité de l'air, les compétences sont ainsi réparties :

- l'Europe, l'État et les collectivités orientent et réglementent,
- l'État et les maires font appliquer la réglementation,
- les associations de surveillance de la qualité de l'air surveillent et informent le public.

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) 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) ;
- 3) 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 (voie considérée : 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 ;

- 4) la contribution du GPM à la réalisation de travaux sur l'apportement pétrolier n°5, lui appartenant mais exploité par TOTAL Raffinage 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 ;
- 5) 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 ;
- 6) l'ouverture de la station GNV (inauguration en septembre 2021) ;
- 7) la sensibilisation des clients portuaires à la maîtrise de la qualité de leurs rejets dans l'air ;
- 8) le port étudie également, à travers ce projet stratégique, 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. A 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.

Par ailleurs, le GPM est membre du Comité d'orientation stratégique de l'étude de zone, pilotée par la sous-préfecture de St-Nazaire avec l'appui de la DREAL Pays de la Loire et de l'INERIS dont l'objectif est d'évaluer les impacts des activités humaines sur l'état des milieux et les risques ou les impacts sanitaires inhérents pour les populations des communes de St-Nazaire, Trignac, Montoir et Donges.

Enfin, le GPM est associé à la révision du plan de protection de l'atmosphère (PPA) de la zone de Nantes-St-Nazaire" pilotée par la DREAL Pays de la Loire.

Contribution de Mme Yannick Legrondin

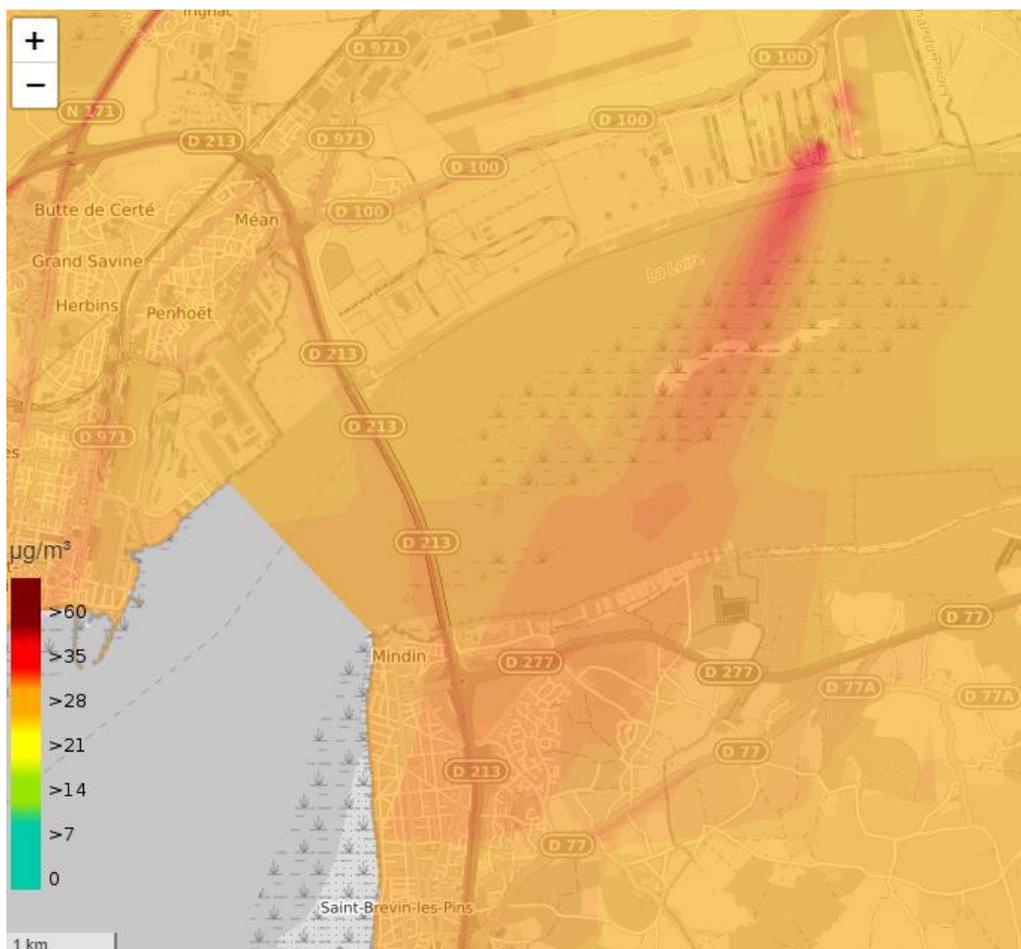
Mme Legrondin reprend la même observation que M. Ott sur l'impact des activités portuaires de Montoir sur le voisinage résidentiel de Saint-Brévin, sous l'influence de vents de Nord-Est, en contradiction avec ce qui était indiqué dans le projet stratégique 2015-2020.

Par ailleurs, elle souligne l'existence d'un hangar de stockage de céréales à 30 m des premières habitations du village de Gron.

Réponse du GPM

Le projet stratégique 2015-2020 du GPM (cf. p 49), précisait : "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 industrialo-portuaires 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'analyse formulée a effectivement omis de mentionner les situations pour lesquelles des vents de Nord-Est pourraient pousser des panaches chargés de poussières vers le territoire de Saint-Brévin. Néanmoins, les mesures du maximum journalier de PM2.5, réalisées par Air Pays de la Loire en 2018, montrent que les valeurs les plus élevées sont concentrées sur la Loire et qu'elles diminuent très sensiblement avant d'arriver sur la rive Sud, présentant des concentrations assez peu différenciées, bien que supérieures, du niveau d'ensemble sur la Basse-Loire (cf. extrait de carte, Air Pays de la Loire ci-dessous).



Le niveau de pointe journalier et la moyenne annuelle, en 2018, ne présentent en revanche pas de valeurs en excédant du bruit de fond général de l'estuaire sur le secteur de Saint-Brévin, en provenance de Montoir-de-Bretagne.

Par ailleurs, nous n'avons pas connaissance d'un stockage de céréales à proximité du village de Gron (30m).

Contribution de Mme Aline Le Cler

Mme Le Cler souligne que le plan stratégique 2021-2026 devrait porter une attention particulière à la pollution liée au trafic maritime, que ce soit, en attente ou lors des manœuvres et aux appontements. Elle précise que les émissions de SO₂, liées à la qualité des carburants, méritent aussi un plan de réduction, d'autant que la raffinerie TOTAL, implantée à Donges, est déjà fortement émettrice.

Elle s'inquiète de la contribution du transport non routier aux émissions de benzène et souhaite en connaître la source (émissions liées à la circulation ou au déchargement de produits pétroliers sur les appontements).

Elle souhaite savoir si la stratégie environnementale du plan intègre la mise en place des meilleures techniques d'aspiration des COV lors des déchargements de navires. A défaut, au regard de la cancérogénicité des COV et de la situation sanitaire dans la CARENE, elle considère qu'il est indispensable que soient mesurées en continu, tout l'année, les concentrations des COVs cancérogènes aux alentours du port.

Réponse du GPM

Cf. réponse formulée en réponse aux remarques de M Ott

Pour mémoire, le GPM n'est pas prescripteur des carburants utilisés par les navires qui desservent ses terminaux. Toutefois dans le cadre de son ambition de devenir l'Ecoport national du grand ouest, le GPM œuvre à la mise à disposition d'infrastructures et de services permettant aux armateurs de disposer d'une offre alternative de carburants (GNL, Hydrogène, électricité).