

RAPPORT SUR LE PROJET D'AGRANDISSEMENT DU PORT AUTONOME DE NANTES SAINT-NAZAIRE

Depuis maintenant plusieurs années, il existe un projet d'extension du port de Nantes/Saint-Nazaire sur le site de Donges Est. Cette extension est soit disant sensé répondre à la saturation du terminal agroalimentaire et multi vrac de Montoir-de-Bretagne. Cette dernière consiste à construire un quai de 500 mètres de long sur le site et 51 hectares de terre plein. Le coût du projet s'élèverait à environ 58 millions.

Or tout d'abord il faut savoir que cette zone de Donges Est a été classé zone « Natura 2000 », de plus même si la fréquentation du PANSN est en hausse, en ce qui concerne le vrac la situation n'est pas la même.

Pour nous il est clair qu'au vu du trafic portuaire sur la façade Atlantique, et en prenant en compte les impératifs en terme d'économie, d'emploi et d'écologie, qu'une telle extension s'avèrent inutile et néfaste pour l'environnement.

Présentation du port autonome de Nantes Saint-Nazaire

Le port autonome comprends plusieurs terminaux qui chacun ont une fonction particulière. Les deux principaux sont Montoir-de-Bretagne et Donges, suivent ensuite ceux de Saint-Nazaire et Nantes.

Donges est le terminal pétrolier (ce qui fait du port autonome de Nantes Saint-Nazaire le principal port pétrolier de l'hexagone avec le port autonome de Marseille Fos-sur-mer), sur les dix premiers mois de l'année 2006 le trafic maritime a été de 13 millions de tonnes.

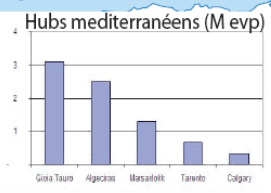
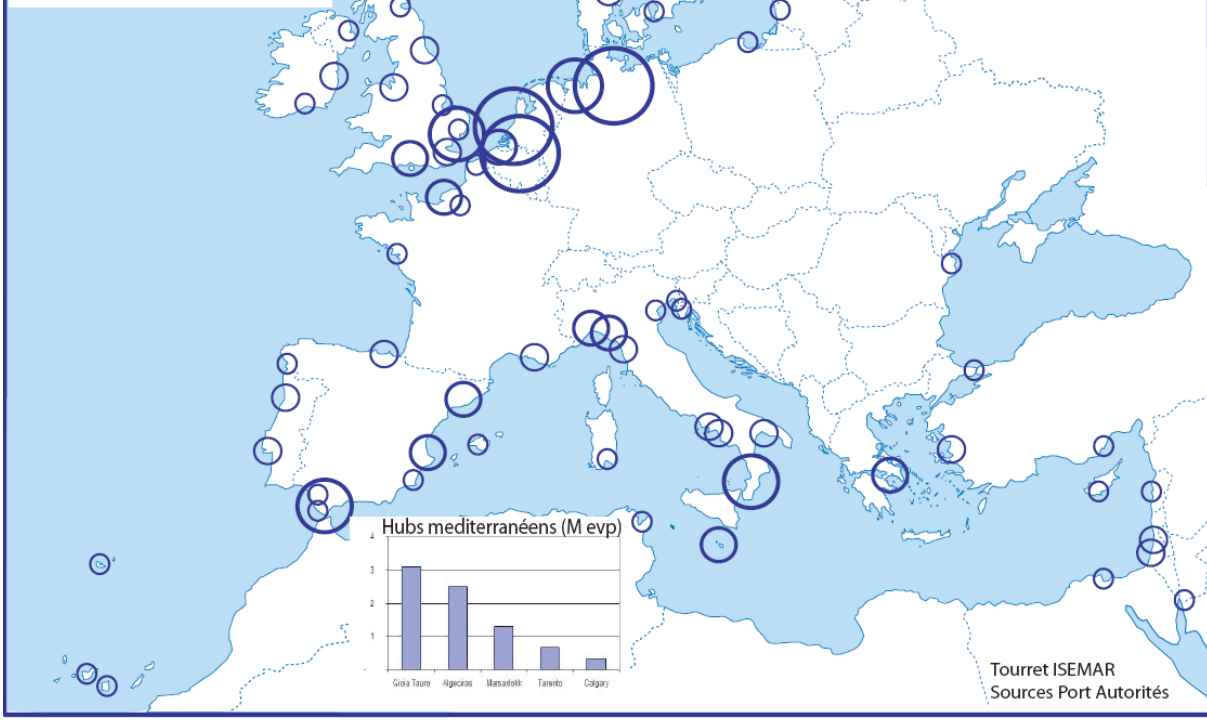
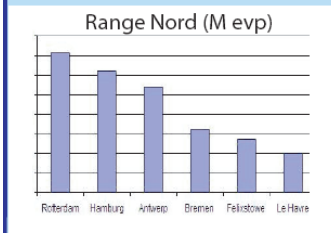
Le terminal de Montoir-de-Bretagne comprend le terminal méthanier et multi vrac et représente, toujours sur les dix premiers mois de l'année 2006, un trafic de 12 millions de tonnes.

Suivent ensuite les terminaux de Saint-Nazaire qui représente 424 000 tonnes et celui de Nantes qui accueil le bois, les engrais, les céréales et qui devrait se dotait d'une nouvelle filière de retraitement des déchets industriels et qui représente 500 000 tonnes.

Normalement le projet d'extension de Donges Est doit faire face, d'après les autorités, à la saturation du terminal multi vrac, voici ci-dessous le trafic des conteneurs (qui entre dans cette catégorie) dans les principaux ports européens :



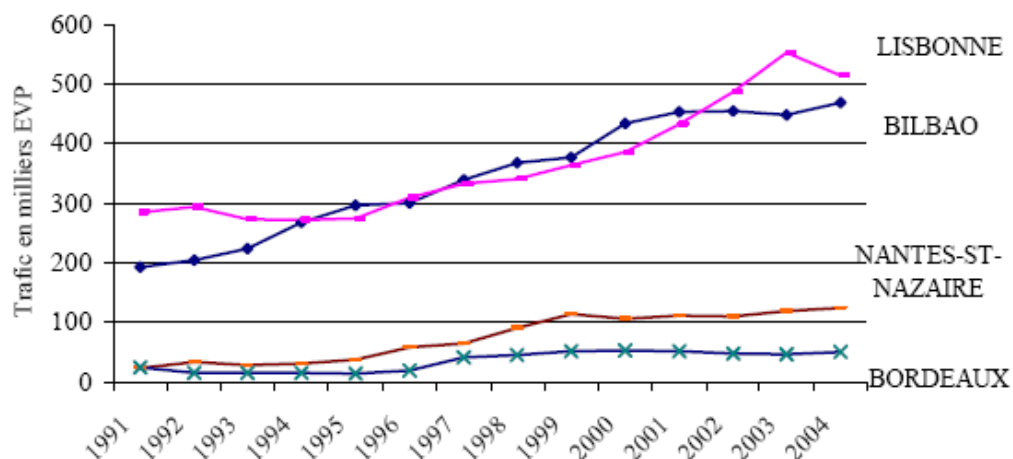
Traffics conteneurisés dans les ports européens 2003



Tourret ISEMAR
Sources Port Autorités

Nous voyons bien, en comparant le trafic de Nantes avec les autres principaux ports hexagonaux que sont Le Havre et Marseille, que le tonnage est inférieur, de plus si nous regardons l'évolution de ce trafic sur la façade atlantique, il a tendance à stagner :

Trafic de conteneurs de la façade Atlantique 1991-2004

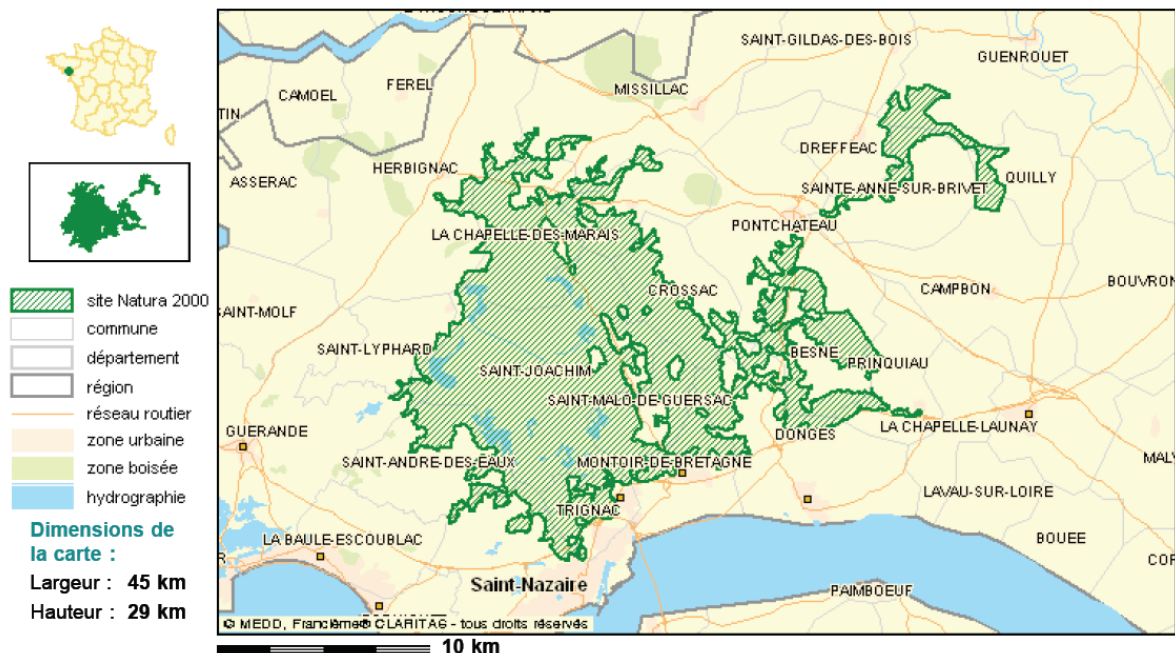


Source : conseil général des ponts et chaussées

En effet après une certaine croissance de ce trafic entre 1994 et 2000, le trafic a tendance à se maintenir dans les proportions actuelles. Du coup il devient légitime de se poser la question de la pertinence de la construction d'un nouveau terminal surtout lorsque l'on sait que la zone choisit est classé zone « Natura 2000 ». Nous allons voir maintenant ce que signifie ce label et ce qu'il implique.

Zone « Natura 2000 », droits et devoirs

Une zone « Natura 2000 » est un ensemble de site naturel, à travers l'Europe, identifiés pour la rareté ou la fragilité des espèces sauvages, animales ou végétales et de leurs habitats (sources Ministère de l'Environnement et du développement durable). Nous avons ci-dessous la situation de cette zone pour ce qui nous concerne :



Il est précisé que c'est un site naturel majeur intégré au vaste ensemble de zones humides d'importance internationale de la façade atlantique. De plus, toujours selon les sources du ministère, il s'agit de lieux reproduction, nourrissage et hivernage de nombreuses espèces d'oiseaux d'intérêt communautaire. C'est un site abritant régulièrement plus de 20000 oiseaux d'eaux, surtout si on inclus les laridés (6-12000 toute l'année), ci-dessous, la composition du site :

Composition du site :

Prairies semi-naturelles humides, Prairies mésophiles améliorées	55 %
Marais (vegetation de ceinture), Bas-marais, Tourbières,	38 %
Eaux douces intérieures (Eaux stagnantes, Eaux courantes)	3 %
Forêts mixtes	2 %
Marais salants, Prés salés, Steppes salées	1 %
Landes, Broussailles, Recrus, Maquis et Garrigues, Phrygana	1 %

De plus le rapport de la cour des comptes rappelle que par deux fois, la cour européenne de justice a condamné l'Etat français pour manquement à l'application des directives 79-409C/CE dite « oiseaux » du 2 avril 1979 et 92-43/CE dite « habitats » du 21 mai 1992 et c'est pour ça que ce même gouvernement français a relancé sous la pression européenne la procédure Natura 2000.

Enfin la cour des comptes (qui ne peut être soupçonné de collusion avec les milieux écologistes) a reconnu « que si le développement du port autonome de Nantes/Saint-Nazaire était pénalisé par des difficultés de financement et par des contraintes environnementales qui limitent l'extension des infrastructures portuaires, ce développement est également pénalisé par la déficience de leur mode d'exploitation », autrement dit, penser à une extension du port avant même d'avoir résolu les problèmes lié à l'exploitation du port (autrement dit remettre en

question la compétence des dirigeants du port autonome) est prématuré et évite pour les dirigeants de mettre en avant leurs incompétence.

Inutilités d'une extension et propositions

Nous avons donc vu que le site futur du nouveau terminal était une zone protégée et que le développement du trafic vraquier était une hypothèse fragile, limitant l'argument de la saturation du terminal de Montoir-de-Bretagne.

Ensuite nous avons vu que d'après la cour des compte, l'une des causes du développement du port est la déficience du mode d'exploitation, de plus toujours d'après ce rapport de la cour des comptes, un autre facteur limitant est la faible industrialisation des 3 ou 4 régions que le port dessert. Il a été constaté une sous-exploitation de certains terminaux.

Donc nous pouvons en conclure qu'avant de penser à une éventuelle extension, il y aurait plusieurs choses à améliorer et qui sûrement résoudrait le problème de l'hypothétique saturation du terminal de Montoir, à commencer par le meilleur aménagement des infrastructures existantes comme le signale le rapport de la cour des comptes.

Reste un problème qui n'a pas encore été évoqué, c'est le coût qu'entraînerait le dragage quotidien de ce nouveau terminal. En effet pour pouvoir accueillir des portes conteneurs et autres vraquiers, il faut qu'il y est un tirant d'eau minimum de 12 mètres ce qui reviendrait d'après certains calculs à retirer 2 mètre de profondeur de sable par jour !

En matière de création d'emplois, les données sont très floues, mais d'après certaines études, il n'y aurait pas plus d'une soixantaine d'emplois directs et indirects de créés. Donc le rapport coût de l'extension, création s'avère largement défavorable.

Si jamais, il devait y avoir effectivement un accroissement du trafic de vracs, l'aménagement de bassins et de quais perpendiculaire à la Loire sur les sites de Donges Ouest et de Montoir-de-Bretagne est une option qui n'a pas été étudié. Pourtant celle-ci serait moins coûteuse et plus respectueuse de l'environnement.

Enfin en terme de développement durable et d'équilibre entre les territoires, d'autres ports pourraient accueillir le trafic. Tout d'abord Lorient qui n'est pas très loin du port de Nantes/Saint-Nazaire, ou celui de Brest. En effet, depuis le transfert de l'arsenal vers Toulon, le port est pratiquement sinistré, aussi retrouver une deuxième vie grâce au port de commerce ne serait pas une mauvaise chose.

Nous voyons donc qu'il existe des solutions alternatives à l'extension du terminal de Donges, bien sur certaines entraîneraient une remise en cause de la part des dirigeants du port.

Pour Emgann-MGI Vincent Jacob