



SESSION PLENIERE DU 13 OCTOBRE 2020

GRAND PORT MARITIME DE NANTES SAINT-NAZAIRE QUELLE STRATÉGIE POUR L'AVENIR DU PORT ?

Ce rapport intervient alors que le Grand Port Maritime de Nantes Saint-Nazaire prépare son projet stratégique pour les 5 ans à venir.

Il a été rédigé par un groupe de travail inter-commissions, dont l'animation a été confiée à notre camarade Yvic Kergroac'h, le rapporteur étant issu du patronat du port.

Il n'a écarté au sujet d'emblée, tout en actant des divergences de vues au sein du CESER, notamment sur la question sociale ou l'opportunité de créer une réserve naturelle.

Il a été rédigé dans un esprit de consensus, respectant les différents points de vue, ce qui a permis son vote à l'unanimité des suffrages exprimés.

La CGT a voté le rapport.

LA CONTRIBUTION DU CESER ([TÉLECHARGEABLE SUR LE SITE DU CESER](#))

Ce rapport est bâti en deux grandes parties : présentation du port, puis recensement des enjeux et préconisations liées du CESER.

⇒ **La présentation du port :**

Le rapport dresse un portrait large du port. Il précise notamment les différentes activités qui sont réalisées sur le Grand Port Maritime (GPM) et les sites correspondants, entre Nantes et Saint-Nazaire.

Le port bénéficie du statut de **port d'État**, avec une montée en puissance de la Région dans la gouvernance.

Il joue un rôle essentiel sur le territoire en matière d'emplois, avec plus de **25 000 emplois** directs et induits.

Les **énergies fossiles** constituent plus des deux tiers du trafic.

Le port a une mission de **protection des espaces naturels** donnée par la loi de 2008. Ces derniers couvrent plus du tiers de son territoire.

La **crise sanitaire** a eu peu de conséquences immédiates sur le trafic, mais les interrogations sont fortes pour la suite. Le trafic devrait baisser de 15 % entre 2019 et 2020.

⇒ **Les enjeux et préconisations :**

Le CESER décline 4 axes, et émet de nombreuses préconisations qui ne peuvent être reprises ici dans leur intégralité.

⇒ Enclencher la transformation du **modèle économique** du port, basé largement sur les énergies fossiles, dans un contexte de transitions :

Le CESER préconise notamment de prévoir la **reconversion du terminal charbonnier** de Montoir pour dynamiser le trafic portuaire, dans le cadre de la disparition prévue à court terme du trafic du charbon ; il propose également de **développer le trafic conteneurs** en garantissant un équipement performant du Port (au moins 3 portiques en état de fonctionnement) et en finançant un véritable chantier ferroviaire de transport combiné.

⇒ Faire face aux **enjeux sociaux** d'aujourd'hui et de demain :

Le CESER acte les divergences de vues en son sein sur le sujet de la responsabilité des **mouvements sociaux**. Il propose notamment de conduire un exercice prospectif sur l'**évolution des emplois**, notamment en lien avec la transition énergétique, afin d'adapter l'offre régionale de formation.

⇒ Être un port acteur de son **environnement**

Le CESER propose de solliciter auprès de l'État la reconnaissance du rôle du Grand Port Maritime en matière de gestion environnementale en l'accompagnant d'une dotation spécifique et souhaite voir aboutir, dans des délais raisonnables, les débats sur la création d'un **parc naturel régional** et/ou d'une **réserve naturelle** sur une partie de l'Estuaire.

⇒ Faire du premier port de la façade Atlantique un **pôle de développement du Grand Ouest**

Le CESER souhaite que le port développe au maximum les coopérations et les complémentarités malgré le contexte de concurrence. Pour **élargir l'hinterland** du port, il souhaite une offre de service au niveau des ambitions du port. Il préconise notamment d'inscrire, dans le projet stratégique, la création d'un **entrepôt frigorifique** sur le site de Montoir, à proximité du terminal conteneurs, en recourant si possible au froid fatal issu du terminal méthanier de Montoir.

CE QU'A DIT LA CGT : INTERVENTION DE DIDIER ROBERT

La CGT remercie le chargé d'étude, les membres du groupe de travail transverse, et plus particulièrement le rapporteur pour ce travail réalisé dans un esprit constructif. La présence d'un rapporteur issu du patronat du port et d'un animateur du groupe de travail issu de la CGT a permis d'aboutir à une contribution consensuelle, mais de qualité. Elle a le **mérite de n'écartier aucun sujet qui fâche**, tout en respectant les positions des uns ou des autres.

Nous souhaitons revenir sur quelques points, à commencer par notre attachement au **statut de port d'État**. À l'heure où certains souhaiteraient voir le port régionalisé, il nous semble essentiel de garder ce statut pour le GPM. D'abord parce que devenir un port régional, ce serait accepter qu'il n'y ait plus d'infrastructure de premier plan dans le grand Ouest, mais aussi parce que l'État, garant de l'intérêt commun de la nation, doit avoir une vision stratégique globale pour les principaux ports français. Alors que la nécessité de coopération est réaffirmée par tous, **la régionalisation des GPM accentuerait encore la concurrence existante**, multipliant les initiatives parallèles, aux dépens de l'intérêt général.

Par ailleurs, il nous semble indispensable de rappeler que **la vocation première d'un port, c'est de réaliser du trafic**. Le transport par bateau est vertueux au plan

environnemental, il doit être promu dans une démarche de développement humain durable. Le transport maritime est, de loin, le plus sobre en gaz à effet de serre par tonne de marchandise déplacée¹.

Le foncier disponible en bord de Loire est rare et on constate que certains industriels ont pu s'implanter sur le port sans développer le trafic. Il faut donc pour la CGT que **l'amodiation soit liée au développement de l'activité** portuaire. La conséquence en matière de trafic doit être évaluée pour toutes les nouvelles activités du port, en particulier dans le cadre de la transition énergétique.

Lors de nos auditions, la question sociale a été largement évoquée, en particulier de la part de chefs d'entreprises qui ont rappelé en chœur le même élément de langage comme quoi le port est mortel. Or cette problématique n'est pas qu'une question interne au port, mais elle est bien liée au **climat social national**. Les véritables responsables de la situation sociale sont à trouver au sein des décideurs politiques et patronaux qui ont organisé des réformes attaquant les droits des salariés, pas dans la légitime défense de ces derniers. **Nous nous réjouissons donc que nos camarades du port répondent présents lors des appels interprofessionnels confédéraux**. Les salariés du port sont attachés à leur outil de travail. La CGT, avec les salariés, ont tout fait pour que le port maintienne l'essentiel de son activité durant le confinement, celle-ci a donc été globalement maintenue.

Dans un récent article du site Internet Capital, il était fait état de la soi-disant responsabilité de la CGT dans la stagnation du trafic du port du Havre. Mais ce site, au-delà des arguments ressassés, a dû reconnaître d'autres causes à cette stagnation, à commencer par la question des dessertes et des infrastructures.

Ces questions sont également prégnantes au port de Nantes Saint-Nazaire. Concernant la desserte ferroviaire, la CGT porte en particulier la création de la **virgule de Savenay**, qui contribuerait à délester le trafic sur Nantes.

Sur les équipements, la CGT avait combattu en son temps la réforme des ports de 2008. Elle constate aujourd'hui que **tous les équipements n'ont pas été remplacés en temps et en heure**, notamment sur le terminal conteneur. Or la fiabilité sociale passe aussi par la fiabilité technique. Quand un outillage est indisponible, ce sont des dizaines de jours d'activité en moins. Jusqu'à 36 journées de travail consécutives ont été perdues pour cause d'indisponibilité du matériel. Les opérateurs doivent assumer leur rôle en la matière.

Enfin, la CGT rappelle que l'investissement humain passe aussi par la **formation** des personnels, comme l'indique le rapport du CESER.

La CGT votera le rapport.

QUELQUES PROPOS TENUS EN SEANCE :

FO :

Dans une situation sociale actuelle, alors que certains prônent la décroissance, un rapport sur le développement économique sur le GPM arrive au bon moment. Le développement industriel

¹ En moyenne, déplacer une tonne de marchandises sur un kilomètre par **bateau** émet 12 grammes de **CO2** alors que par camion, c'est 76 grammes <https://www.sciencepresse.qc.ca/actualite/detecteur-rumeurs/2019/07/22/transport-maritime-moins-polluant-4-choses-savoir>

est indispensable. FO est opposée à la liquidation de la centrale de **Cordemais** et revendique des nouvelles unités de production et des expérimentations de technologie basées sur l'hydrogène.

UFC Que Choisir :

Le rapport aurait pu souligner plus le rôle attribué au port en matière de **protection de l'environnement**.

Souligne le chantage à la subvention de l'armateur de **l'autoroute de la mer vers Vigo** en 2014 et le manque de réaction du GPM. La convention citoyenne sur le climat demande la réouverture des autoroutes de la mer. Il faudra que la gouvernance du port se saisisse du projet de **chantier ferroviaire de transport combiné de Montoir** pour élargir l'hinterland du port.

CCI – MEDEF :

Le changement de gouvernance doit permettre à la Région de jouer son rôle de développement économique.

La **zone du Carnet** doit être aménagée. Le développement de cette zone permettrait de développer des emplois en sud Loire.

Le maintien du foncier sur le port de Nantes est indispensable.

Il est très regrettable que l'activité des entreprises liée au port ait été impactée par des **mouvements sociaux** d'origine nationale.

CFDT :

Il est fort regrettable que les **autoroutes de la mer** n'aient pas connu le développement escompté.

La CFDT s'interroge sur le développement de la croisière du fait de la structure de l'estuaire de la Loire et des des risques de pollution.

Sophie Cochard Quesson, Adjointe au Directeur général des services du Conseil régional :

La présidente suit la situation de **Cordemais**. Toutes les solutions proposées dans le contrat de territoires sont à l'étude avec but de préserver les emplois.

Une étude sera menée sur la **virgule de Savenay**.

Le GPM doit rester un port d'Etat pour rester en 1^{ère} division.

Il faut un **port fiable socialement**, la Région essaie de voir comment travailler avec les syndicats, les collectivités, sur une charte par exemple.

Sur le site du Carnet, la présidente est favorable à projet basé sur les **écotechnologies** avec les mesures conservatoires proposées. Elle ne peut pas cautionner l'occupation du site. Il y a nécessité de développer le sud Loire. L'aménagement du site est inscrit dans le pacte de Cordemais. La Présidente exige que le projet soit suffisamment vert et écoresponsable pour se prononcer.

Le port va devoir identifier les projets suffisamment matures pour rentrer dans le **plan de relance national**.

VOTES : la contribution a été adoptée par 86 voix pour et 4 abstentions.

*Membre de la délégation la délégation CGT au CESER ayant participé à l'élaboration de cette contribution : Yvic Kergroac'h, animateur du groupe de travail et Didier Robert. Merci également à nos camarades **Pascal Pontac**, secrétaire général du syndicat CGT du Port, et **Gilles Bontemps**, membre du conseil de surveillance, pour leur participation aux auditions menées par le CESER et pour les conseils qu'ils nous ont donnés.*