

LES NOUVELLES DE LOIRE-ATLANTIQUE

Bimensuel édité par la
Fédération de Loire-Atlantique
du Parti Communiste Français

mla

**AVEC «DONGES-EST» NOUS FAISONS LE CHOIX DE L'EMPLOI,
DE L'AMELIORATION DE L'ENVIRONNEMENT ET DE LA SECURITE**

Photo André Bocquail

Dans les années qui viennent et pour une longue période, nous allons être confrontés à une augmentation très importante de la masse des marchandises transportées à l'échelle de la planète. Si l'on veut maîtriser les flux de marchandises, pour que cela se traduise par un développement économique porteur d'emplois stables et par une préservation et une amélioration de l'environnement et de la sécurité, il est nécessaire de s'y préparer et de prendre aujourd'hui des décisions dans ce sens.

Cela veut dire développer de manière suffisante les infrastructures ferroviaires et portuaires qui sont de véritables alternatives à la route.

La plupart des pays européens ont bien compris ces enjeux et ils sont en train de développer leurs ports de manière importante.

L'augmentation de la capacité ferroviaire de la France est en cours depuis 1997, sous l'impulsion du Ministre Jean-Claude Gayssot, de même que le développement des grands ports français. Il sera nécessaire que ces efforts s'intensifient pour répondre à ces défis.

Mais il reste qu'aujourd'hui, une course contre la montre est engagée, car si notre pays ne dispose pas rapidement de capacités portuaires suffisantes, nous serions dans une situation difficile.

Les trafics maritimes et les emplois partiraient vers les autres ports européens qui nous renverraient, en masse, les marchandises par la route.

Ils auraient l'activité économique, les emplois stables et nous, la pollution, l'insécurité routière, les emplois précaires. Or, nous avons la chance, avec le Port autonome Nantes/Saint-Nazaire, de disposer d'un outil qui peut permettre de maîtriser ces situations en alliant développement économique et emploi, avec amélioration de l'environnement et sécurité. Cela ne se fera qu'à condition qu'il dispose rapidement de nouveaux quais et espaces portuaires pour faire face à la saturation actuelle de certains de ses sites et pour accueillir les nouveaux trafics.

C'est pour cela que les Communistes soutiennent l'extension des quais à Nantes-Cheviré et le projet de «Donges-Est».

LE PORT AUTONOME NANTES/SAINT-NAZAIRE AU CŒUR DU DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE DU GRAND OUEST

C'est aussi une pièce maîtresse de la politique portuaire nationale

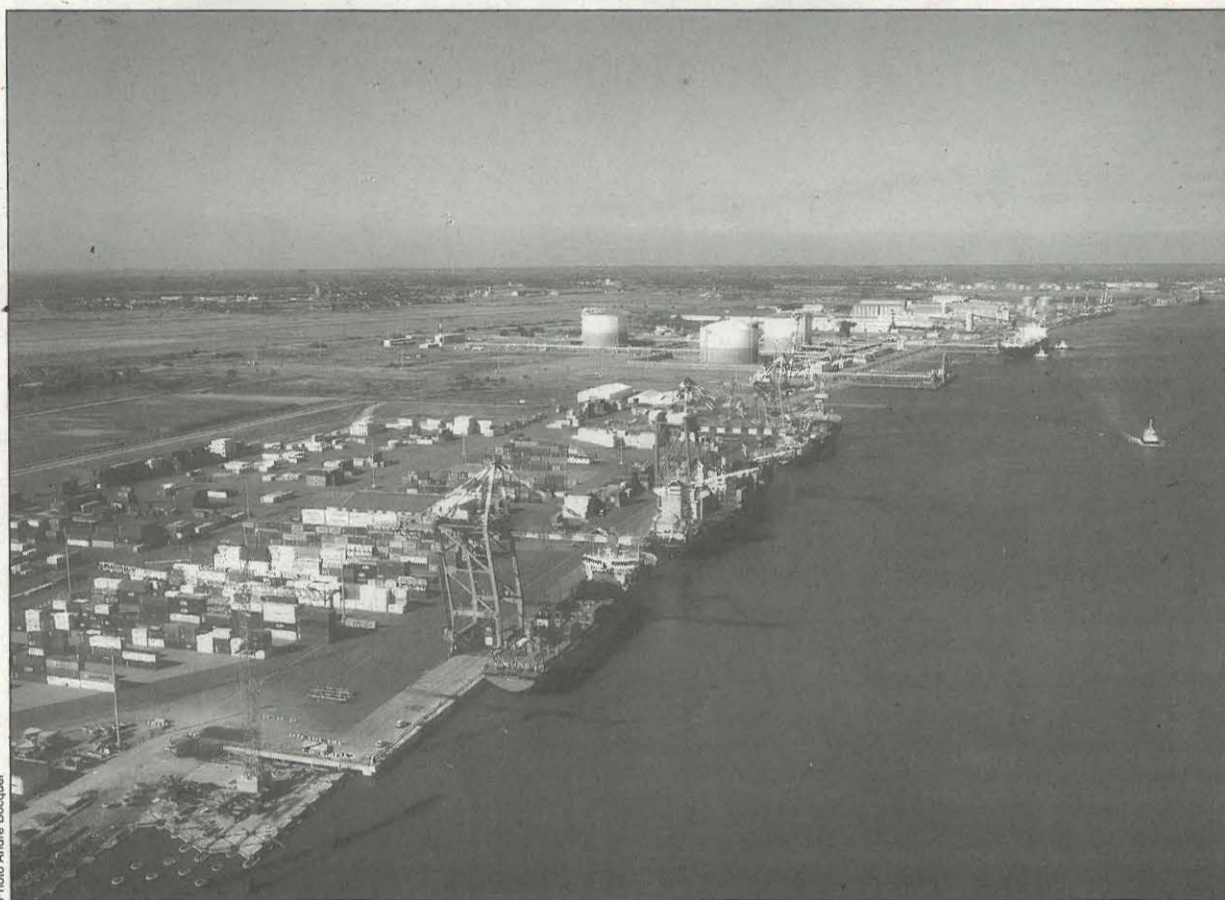
Lutte contre l'effet de serre : c'est le transport maritime le plus efficace

Il est utile de rappeler que le navire est le moyen de transport le moins polluant et le moins consommateur d'énergie à la tonne transportée.

L'objectif attribué au développement portuaire par le gouvernement est de satisfaire les besoins de transports dans le respect des objectifs liés à la sécurité, à la réduction des nuisances et à la lutte

contre l'effet de serre qui est aujourd'hui l'un des problèmes essentiels auxquels est confronté l'humanité.

C'est aujourd'hui une véritable alternative de transport à la route pour les grandes quantités de marchandises.



Nantes/Saint-Nazaire : Le 1^{er} port de la façade atlantique génère 25 000 emplois dans la Région

Avec plus de 30 millions de tonnes par an depuis 1998, le Port Nantes/Saint-Nazaire est le port qui a connu le plus fort développement depuis une quinzaine d'années. Il est aujourd'hui le 4^e port français et le premier port de la façade atlantique.

C'est un établissement public qui emploie plus

de 700 personnes et dont l'impact économique correspond à 25 000 emplois dans la Région dont 3 000 pour le seul traitement des trafics. C'est aussi 1,7 milliards d'euros (11 milliards de francs) de valeur ajoutée et 503 millions d'euros (3,3 milliards de francs) d'excédent brut d'exploitation.

Un port généraliste et multisites

Composé d'une quinzaine de sites spécialisés répartis sur 3 grands secteurs :

▣ Le secteur nantais, port de fond d'estuaire, où passent plus de 3 millions de tonnes (plus que Brest ou St Malo), où est situé le port à bois mais également de nombreuses marchandises comme le sucre, les engrais, les ammonitrates ou les produits sidérurgiques. Plus de 600 navires montent au port de Nantes chaque année.

▣ Le secteur nazairien, port en bassins avec écluses, lié aux Chantiers et aux activités

nécessitant des eaux calmes. Sa situation ne permet pas d'envisager une extension.

▣ Le secteur Donges-Montoir, port rapide en eau profonde où transite pratiquement 70% du trafic portuaire, est découpé en terminaux spécialisés : terminal sablier, terminal roulier (accueil des Citroën et Peugeot fabriquées en Espagne), terminal à containers, terminal gazier, terminal agroalimentaire, poste à liquide, terminal charbonnier, postes pétroliers.

Charbon : 500 camions/jour en moins sur la route

Le trafic de charbon pour la centrale de Cordemais évolue chaque année entre 1,3 million de tonnes et 3 millions de tonnes, selon les conditions climatiques.

Quand la centrale de Cordemais tourne à plein régime, il lui faut 15 000 tonnes de charbon par jour.

Il est acheminé entre Montoir et Cordemais par barges sur la Loire.

1 barge = 5 000 tonnes = 500 camions en moins sur la route.

A savoir aussi :

1 emploi portuaire génère entre 8 et 10 emplois :

- ➔ 1 dans le transport terrestre
- ➔ plus de 6 dans le secteur industriel
- ➔ plus de 1 dans les services aux particuliers et à la consommation

40 millions de tonnes en 2010 : des perspectives importantes

Le Port de Nantes/Saint-Nazaire est un élément structurant de notre région. La Région des Pays de la Loire est une région en accroissement démographique important. C'est la 4^e région industrielle française. Les entreprises régionales (y compris les PME/PMI) sont de plus en plus exportatrices. La progression au classement à l'export place les Pays de la Loire en 6^e position par rapport aux autres régions françaises (11^e place en 1994).

Les prévisions relativement sérieuses prévoient un trafic portuaire annuel à 40 millions de tonnes en 2010, à condition toutefois que le port dispose rapidement de nouveaux espaces.

FAIRE FACE A LA SATURATION ET ACCUEILLIR DE NOUVEAUX TRAFICS

Certains sites des ports sont d'ores et déjà en limite de saturation. C'est particulièrement le cas aujourd'hui à Montoir, sur le site qui accueille l'agroalimentaire et différents vracs industriels. Les dernières extensions possibles ne suffiront pas à régler le problème, d'autant plus que cette saturation concerne non seulement les quais, mais aussi les espaces en arrière qui pour les entreprises et le stockage.

**Le port est ouvert
24h sur 24
et 7 jours sur 7
pendant 362 jours
sur 365**

Cependant, si le port travaille, cela veut dire que les réceptionnaires doivent travailler nuits et week-ends, les routiers doivent travailler nuits et week-ends, les lieux de réception des routiers doivent travailler nuits et week-ends, etc..., etc...



De nouvelles règles de qualité et de sécurité vont s'imposer

Pour des raisons de qualité et à juste titre, des directives européennes sont prévues pour mettre fin à la manutention sur les mêmes sites et les mêmes installations que les produits alimentaires (par exemple du soja) et non alimentaires (ex : le ciment). Il faudra donc très rapidement disposer de nouveaux sites pour reporter les produits industriels actuellement traités à Montoir.

De même, après l'accident du 21 septembre à Toulouse, il y a de nombreuses demandes de séparation des activités différentes, ce qui supposera aussi de nouveaux espaces.

L'augmentation attendue de la circulation des marchandises va se faire, certes sur les containers et il y a des possibilités d'extension sur le site TMDC (Montoir), mais la plus forte progression est attendue sur les transports de vracs industriels et alimentaires qui sont, eux aussi, facteurs de forte valeur ajoutée. Pour les accueillir, un nouveau site est indispensable.

Tous les grands ports européens développent leurs infrastructures portuaires

Leurs extensions et nouveaux sites sont, sans commune mesure, avec ce qui se fait dans notre région.

Dans la plupart des ports européens, on assiste depuis plusieurs années à des travaux d'extension considérables (Hambourg, Rotterdam, Bilbao, Anvers...).

2 exemples :

- **Bilbao** (27 millions de tonnes/an) est en train de remblayer des millions de m³ dans l'estuaire de la rivière Ria des Ibalzabal pour réaliser 14 km de quais et des milliers de m² de terre-plein
- **Anvers** (131 millions de tonnes/an), après avoir mis en service depuis 1996 plus de 7 km de quais, c'est aujourd'hui une darse (bassin) et d'importants espaces portuaires, en cours de réalisation sur la rive gauche de l'Escaut, un projet d'une superficie de 4 360 ha, 5,3 km de quais et qui va être équipé de 30 à 40 engins de levage (grues, portiques, etc...). Une autre tranche est prévue pour être mise en service à l'horizon 2010 pour le creusement d'un nouveau bassin permettant 10 km de quais supplémentaires.

DONGES EST : PLUS UN INSTANT A PERDRE

C'est en effet une urgence pour transférer les vracs industriels actuellement traités à Montoir pour permettre la poursuite du développement de l'agroalimentaire et pour recevoir de nouveaux trafics.

Un projet modeste mais utile

La Première tranche de Donges-Est, c'est 500 m de quais et 51 hectares d'espaces portuaires, c'est à dire une toute petite partie des 18 000 hectares de marais de l'estuaire. C'est aussi une route d'accès éloignée des maisons et un raccordement à la voie ferrée. Une grande partie de cette réalisation se fera sur un remblai réalisé par le port autonome il y a 25 ans. Il est envisagé **une extension possible** de cette première tranche, mais uniquement en fonction des besoins, sans prévision de date de réalisation et qui sera soumis, comme cette première tranche, à enquête publique.

Le meilleur des sites étudiés

L'analyse des différents projets (6 au total), appuyée sur un certain nombre de critères tels que : les besoins réels, les caractéristiques nautiques, les coûts de réalisation, les conséquences sur l'hydrologie estuarienne, sur la faune, la flore, la modification paysagère, a amené à considérer que le site de Donges-Est était celui qui répondait le mieux au croisement de ces différents éléments.



Photo André Bocquet

Les incohérences des Verts

Depuis de très nombreux mois, les Verts combattent le projet de développement du port avec des arguments qui, souvent, ont peu de choses à voir avec la réalité.

Ils ne sont d'ailleurs pas à une contradiction près. Ainsi, dans leur journal, ils expliquent que le développement du port n'est pas nécessaire et quelques chapitres plus loin qu'il faut rechercher d'autres sites... comprenez qui pourra...

Pour nous, nous retiendrons que l'on ne peut s'affirmer, comme ils le font, pour le développement de l'emploi et s'opposer à tous les grands projets de développement du département. Nous soulignerons aussi, mais est-ce un hasard, qu'ils dépensent beaucoup d'énergie contre cet établissement portuaire public.

Enfin, une chose est claire pour nous, c'est que développement économique et protection de l'environnement doivent marcher ensemble. On n'améliorera pas la qualité de la vie des gens sur un champ de ruines industrielles.

Quelles conséquences sur l'environnement ?

L'installation d'un site portuaire à Donges-Est a quelques conséquences en matière de biologie et d'écologie. La référence aux différentes études dignes de ce nom démontre que ces conséquences sont minimales et en grande partie compensées par les mesures compensatoires (record à battre ! les mesures compensatoires représenteront 10 % du coût du projet) :

- ✓ Pas de conséquences hydrauliques et sédimentaires.
- ✓ Pas de conséquences irréversibles sur la végétation. Une seule plante protégée (la pulicaria commune) dont l'habitat se situe en dehors de l'aménagement projeté.
- ✓ Quelques conséquences sur les micro-organismes qui se trouvent par ailleurs en grande quantité dans l'estuaire de la Loire.

L'effet «Donges-Est» sur ces organismes est très minime.

✓ Quelques conséquences sur la nidification d'oiseaux existants en grandes quantités dans tout l'estuaire. Ils vont être amenés à se déplacer de quelques dizaines de mètres et les mesures compensatoires vont grandement faciliter leur réimplantation.

✓ Un déplacement de vases non polluées, proches des teneurs naturelles avec des taux en métaux inférieurs au niveau 1 (référence GEODE), préconisé par le Ministère de l'Environnement.

Il faut aussi relativiser la suppression de vasière et roselière qui vont d'ailleurs être reconstituées (mesures compensatoires Port autonome).

DONGES-EST c'est aussi 250 emplois directs de plus et 1 300 emplois nouveaux dans les activités industrielles.

Vracs industriels : de quoi s'agit-il ?

Il s'agit de la tourbe, de la bentonite, du coke de pétrole, du ciment, du gypse (résidu de la centrale de Cordemais), etc... actuellement effectués à Montoir.

Mais c'est aussi : les phosphates, le sable, le clincker (servant à fabriquer le ciment), les trafics de recyclage (la ferraille, le vieux papier, le minerai de fer, etc...).

Il faudra bien aussi évacuer de nos régions les farines animales qui serviront de combustible pour certaines centrales thermiques.

Mais pour tout cela, il faut des quais et des espaces de stockage.

Donges-Est peut aussi permettre de développer le trafic, pour certains produits, par barge sur la Loire vers Nantes plutôt que par la route.

Le Parti Communiste Français et l'Association des Elus Communistes et Républicains de Loire-Atlantique se prononcent sans ambiguïté pour l'extension du port à Donges-Est pour l'emploi, l'environnement, la sécurité.