

Atelier "Ambition, gouvernance et projet territorial" Séance du lundi 10 mai 2010

6 mai 2010



Contribution à la séance Henri FAVRE

Ambition, gouvernance et projet territorial Le potentiel de la mer : un formidable atout pour le territoire

De la gouvernance à l'activité

Jean RENARD, nous a décrit l'organisation administrative de notre territoire de vie et la gouvernance qui pourrait être imaginée pour y vivre harmonieusement.

Pour ma part, je vais tenter de le décrire, sous sa forme de territoire d'activité, en prenant de grandes libertés avec les espaces qui viennent d'être évoqués puisque je parlerai essentiellement de la mer.

Enjeux et potentiels globaux et locaux

Réalité géographiques et opportunités économiques et scientifiques

Rappelons que la 'Planète Terre est bleue comme une orange' et que sa surface c'est en fait 70 % d'océan et seulement 30 % de terres émergées. Par ces effets de houle, de vagues, de marées, ces courants marins, qu'ils soient de profondeur ou de surface, l'océan est un puissant moteur thermodynamique influant largement la climatologie. Quelle serait notre météo sans les vents ? Quel serait notre climat sans le Gulf Stream ? Par sa biodiversité, la mer est un espace de vie et de réserve alimentaire. Par sa capacité de portance, c'est un espace de circulation des personnes et des biens et donc de communication et d'échanges. La France métropolitaine, et ses Territoires et Départements d'outre-mer, est l'un des pays qui compte le plus grand linéaire de côte, la plus grande surface d'eaux territoriales, et du courant froid du Labrador, baignant Terre-Neuve, aux eaux limpides des lagons Polynésiens, la plus grande diversité de faune et de flore sous-marine. Cette situation mise en avant en 2001/2002, lors du débat destiné à localiser l'Agence de Sécurité Maritime Européenne, confère à notre pays une responsabilité et une opportunité particulières.

La fenêtre maritime du SCOT métropolitain : un hublot ou une porte océane ?

Pour mieux comprendre notre espace métropolitain, plantons quelques amers et quelques phares. À l'ouest du méridien de Greenwich, l'estuaire de la Loire est le plus grand site industriel Français. Même si le Grand-Port Atlantique de Nantes—St-Nazaire, avec plus de 30 000 000 de tonnes par an ne supporte pas la comparaison avec les mastodontes Belgo-néerlandais, il est le premier port de la façade orientale de l'océan Atlantique et concourt au dynamisme économique de ce socle industriel. Les entreprises de construction navale et aéronautique, l'industrie agro-alimentaire, la production d'énergie, savent accumuler et combiner savoirs, savoir-faire et innovations...

Ces donneurs d'ordre génèrent un tissu de PME, de services, d'organismes de formations, d'aires de négoce... Nantes est, avec Bordeaux, l'une des deux villes de plus de 250 000 habitants (ce sont respectivement les 7^e et 6^e villes de France), à l'ouest de ce même méridien, mais bénéficie, dans un rayon de 100 à 150 km, à l'inverse de cette dernière, d'un réseau de villes importantes (Rennes, Angers, Le Mans), moyennes (La Roche sur Yon, Cholet, Vannes, St-Nazaire, Laval), de pôles actifs (Redon, Segré, Ancenis, Les Herbiers, Les Sables d'Olonne...) et de milieux ruraux et littoraux qui, bien que fragilisés, restent des bases économiques actives, tout en respectant sites naturels et activités culturelles, sportives et estivales.

L'accroissement démographique de ce territoire, traduit d'ailleurs ce dynamisme. Il a trois causes :

- l'allongement de la durée de vie
- l'arrivée de jeunes actifs
- le retour ou la venue de retraités.

La venue de jeunes actifs souligne qu'il y a des créations d'emplois. Quelques mois plus tard, tout comme les anciens, ils éprouveront une légitime fierté en racontant qu'une goutte de leur sueur et/ou une intuition jaillie de leur matière grise, permet de sillonner les mers, de fendre les airs, de conserver en toute sécurité des aliments, de fournir de l'énergie à des milliers de personnes, d'exprimer un art de vivre, etc ...

Au cours de précédentes réunions, nous avons commencé à observer la nature, le contenu et la localisation de ces emplois. Il est évident que le statut social des salariés respectant leur dignité, qu'ils soient d'origine locale ou étrangère, doit être en permanence au cœur des organisations et process de travail.

Pérennité et fragilité du territoire métropolitain

Mais cette attractivité est-elle pérenne ? Deux phénomènes doivent titiller notre vigilance. Ces grands sites industriels sont la propriété de multinationales dont les choix de localisation résultent plus de stratégies financières que de volonté d'aménagement et de développement territorial durable. D'autre part, la sensibilisation croissante à la mesure de l'empreinte carbone de l'activité humaine peut conduire à un rejet des équipements industriels.

Peut-on vivre en Loire-Atlantique ou ailleurs, sans emplois industriels ?

Certains répondent facilement OUI, puisque cette activité n'a guère plus de 200 ans. Cependant leurs propos se nuancent lorsqu'ils analysent la société rurale et artisanale de l'époque, où l'on ne sortait que très exceptionnellement des limites de la paroisse (entité territoriale religieuse transformée en commune en 1790), où la connaissance était le privilège de quelques uns et où l'échange d'informations se faisait essentiellement le dimanche à l'issue du culte.

Pour ma part, je réponds tranquillement NON.

Les emplois industriels appartiennent à cette catégorie d'emplois qui génèrent une valeur ajoutée économique, dont la redistribution donnera des moyens à notre existence. Par le renouvellement du potentiel de production, cette redistribution pérennisera le site. Par le salaire, elle reconnaîtra la qualification des personnels et assurera une circulation monétaire locale. Par les cotisations sociales, elle assumera les diverses formes de solidarité, générationnelles et intergénérationnelles. Par la fiscalité, elle élargira cette solidarité au bénéfice des territoires, des lieux de vie et d'activités, des services publics.

Pour légitime qu'elle soit, la rémunération des actionnaires engendre des effets pervers, voire destructeurs si elle est excessive, spéculative, pilleuse des matières premières et aliénante pour les hommes et les femmes.

Parallèlement et simultanément à ces emplois, il est nécessaire de créer et de développer des emplois de services à la personne ou collectif et des emplois sociaux culturels, qui génèrent une valeur ajoutée sociale, dont l'usage **va donner du sens à notre existence**. Leur financement proviendra tout naturellement de l'usage des moyens dégagés par la redistribution de la valeur ajoutée économique décrite ci-dessus et facilitera également une nouvelle valeur ajoutée économique.

Alors, puisque je vais parler essentiellement de la mer, je vous propose d'arrimer vos bagages, de mettre vos gilets de sauvetage, et de partir pour une croisière utopique à hauts risques sur une mer formée. Habituellement, pour votre confort d'écoute, votre sérénité d'analyse, cette séquence est appelée "démarche prospective".

Pour mesurer les enjeux et les risques de notre territoire, rappelons que :

Le Port aval

L'activité portuaire

L'ensemble des sites portuaires de l'estuaire traitent bon an mal an, entre 30 et 35 millions de tonnes. Les acteurs économiques ont un ratio qui affirme que mille tonnes traitées créent un emploi direct (balisage, pilotage, lamanage, avitaillement, grutage, manutention,) ou indirect (affrètement, logistique, dédouanement, transport routier et ferroviaire...). Sur cette base, ce sont donc environ 30 000 emplois qui sont générés par le trafic portuaire. Son fret à 60 % énergétique est pérenne tant qu'il y aura des produits pétroliers à stocker à Montoir et à raffiner à Donges. Quant aux 40 % restant, ils relèvent d'une démarche commerciale internationale.

La création de lignes du type "autoroutes de la mer" peut élargir cette palette. Il conviendra de veiller à ce qu'elle contribue au développement de coopérations mutuellement avantageuses entre les territoires desservis et leur hinterland et non à devenir un outil de délocalisation et de dumping social.

Nous avons vécu au cours de ces dernières décennies une série d'affrontements acharnés entre aménageurs portuaires et certains groupements écologistes. Finalement, l'extension des installations portuaires sur le site de DONGES-Est a été abandonnée.

Les sites énergétiques

Comme de nombreux sites portuaires, l'estuaire dispose d'équipements de stockage, de transformation, de production d'énergie, approvisionnés par voie maritime. Ici, ils sont diversifiés : gaz, pétrole, électricité, et bénéficient d'atouts originaux. Les réservoirs du site méthanier sont reliés par des gazoducs à grands débits vers deux grands centres de stockage souterrain, l'un à Chémery dans le Cher, l'autre à Beynes dans les Yvelines et un centre plus petit, situé à Vern sur Seiches, près de Rennes.

La raffinerie de Donges peut évacuer une part de sa production par l'oléoduc Donges-Melun-Metz, vers l'Est de la France et l'Ouest de l'Allemagne. Ces évacuations par pipe-line sont à apprécier comme des maillons forts dans la chaîne de sécurité des transports.

La centrale de Cordemais est la plus grande centrale à flamme de France et peut-être d'Europe, dotée d'unités de production fonctionnant soit au charbon, importé à Montoir et transféré par barges sur site, soit au fuel en provenance de Donges. Elle a été équipée il y a quelques années d'une unité de désulfuration qui, outre la réduction des rejets atmosphériques, transforme les déchets de combustion en gypse, c'est à dire une matière première.

Par sa puissance installée et malgré les coûts de production et de maintenance plus élevés que ceux obtenus dans les centrales nucléaires, elle joue un rôle essentiel dans la continuité et la qualité d'alimentation de l'Ouest en énergie électrique en période de pointe. Le fonctionnement de ces trois sites, outre qu'ils appartiennent à des groupes industriels à caractère multinational, réside dans le fait qu'ils sont tributaires d'énergie primaire fossile, dont l'épuisement programmé à plus ou moins longue échéance impose de conduire des politiques de recherche et d'investissements susceptibles d'assurer la relève. La mer peut apporter des réponses. Nous y reviendrons plus tard.

Les conteneurs, l'agro-alimentaire, les marchandises diverses, le RoRo

Ce sont là les activités classiques des ports commerciaux. Les flux sont déséquilibrés au bénéfice de l'import. De nombreuses entreprises des Pays de Loire exportent via Le Havre. La ligne régulière Montoir-Vigo a son "fond de cale" assuré par l'importation de véhicules automobiles à destination de Rennes. Bien que l'axe ferroviaire Saint-Nazaire/Paris soit au gabarit "grand conteneur", ce trafic n'atteint pas les volumes escomptés. Le port assure une bonne traçabilité des produits importés dans l'agro-alimentaire. La crise actuelle fait stagner les trafics.

Le fond d'estuaire

Environ 10 % du trafic portuaire est assuré sur le territoire des communes de la Communauté Urbaine, en fond d'estuaire. Qu'il s'agisse d'importation ou d'exportation, ils s'inscrivent dans des filières industrielles régionales. Jusqu'à une période récente, ces sites accueillait environ deux bateaux par jour, dont plusieurs devaient éviter en pointe de l'île de Nantes. Au cours de l'année 2009, marquée par la crise, cette fréquence s'est atténuée.

Céréales

Elles sont pré-acheminées à partir du Centre de la France, vers les silos de Roche-Maurice, par voie routière et ferroviaire et destinées essentiellement aux marchés de l'Europe de l'Est. Le réchauffement climatique annoncé par de nombreux experts est-il de nature à maintenir les zones de production actuelles, ou connaissons-nous une inversion des flux, les plaines de Sibérie devenant le grenier du monde ?

Ferrailles

Transféré depuis quelques années de la pointe de l'île de Nantes, sur le site de Cheviré, ce trafic illustre l'un des problèmes de notre société, celui de la gestion empirique et anarchique des déchets. Plutôt que d'avoir mis en place une chaîne de collecte pour alimenter des hauts-fourneaux, dans l'Est ou le Nord de la France par exemple, c'est-à-dire là où ils existaient, les professionnels de ce secteur s'organisent en fonction du marché boursier de Madrid.

Matériaux de construction

Depuis l'arrêt des prélèvements en Loire, c'est au sable maritime que font appel les professions du bâtiment. Est-ce qu'il ne faudra pas, à terme, acheminer d'autres matériaux de construction, pour répondre aux besoins d'équipements collectifs et de logements auxquels peuvent légitimement prétendre chaque citoyen ?

Aciers alimentaires

Fruit d'une longue accumulation de savoirs et de savoir-faire en matière de techniques de conservation, d'impression sur métal, de chimie des matériaux, de travail en milieu aseptisé, l'usine d'Indre a été sous l'appellation J. J. CARNAUD ou Société des Forges de Basse-Indre, l'un des symboles industriels de l'Estuaire et de l'attachement d'une entreprise à son territoire. Depuis quelques années, nous assistons à une succession de restructuration, d'internationalisation, de concentration des activités et de changement d'appellation : CARNAUD METAL-BOX, SOLLAC, ARCELOR, ARCELOR-PACKAGING, MITTAL. Grande consommatrice d'acier, cette entreprise doit assurer son approvisionnement et ses expéditions par voie maritime et voie terrestre. C'est le seul site sidérurgique des Pays de la Loire et le plus grand de l'ouest.

La DCN, EADS, autres...

Paradoxalement, alors que l'activité de la DCN est exclusivement tournée vers des fonctions maritimes, la nature de sa production et de ses recherches, la conduit à faire peu appel au transport maritime. Les sites EADS-AIRBUS de Bouguenais et Saint-Nazaire utilisent indifféremment les modes de transport terrestres, aériens, fluviaux ou maritimes, cependant la construction de l'A 380 a accentué le recours à l'usage fluvial et maritime.

Bois

Au-delà des volumes traités à Cheviré ou en aval, ce qu'il convient d'appréhender c'est que Nantes peut revendiquer le titre de place portuaire dans ce domaine. L'Ecole du bois et un réseau de PME travaillant dans l'ameublement en constituent l'ossature principale. Attardons-nous un peu sur ce produit et sa source, la forêt. La forêt est un écosystème diversifié et fragile. Le bois est une matière première renouvelable et le maillon d'une filière industrielle. Utilisé en bois de combustion il est une source d'énergie, productrice de CO2. Transformé en charbon de bois, il a permis les balbutiements de l'industrialisation et a été longtemps la source exclusive pour l'éclairage et la cuisson des aliments. Cet usage abusif peut conduire à des désertifications dans des pays pauvres. La Communauté Urbaine envisage de revenir à cet usage énergétique, mais à partir de broyats et de déchets industriels. Utilisé en bois d'œuvre, il va avoir des usages industriels, artistiques, ludiques, (coffrages, emballages, charpentes, habitat, ameublement, ébénisterie, sculpture, jeux et jouets...).

Depuis quelques années, l'Ecole du bois sollicite la créativité de couturiers et de stylistes pour concevoir des lignes de vêtements. Après avoir conté fleurette, effeuillé la marguerite, nous allons devoir apprendre à écorcer nos compagnes !

Transformé en pâte à papier, il est un élément de protection, de décoration, de loisir, de véhicule de la pensée, (emballages, cartonnages, papiers peints, billetterie, journaux, livres...). La chimie du bois va, par distillation, dégradation acide, broyage, cuisson, extraction, mettre à notre disposition, des celluloses, des tannins, des vernis, des colles, des résines, des médicaments. Longtemps matériaux exclusifs pour la construction navale, (cela nous vaut de connaître aujourd'hui de magnifiques forêts de feuillus), il a été abandonné au bénéfice de l'acier, lui-même aujourd'hui grignoté par les plastiques et les matériaux composites. L'écosystème de la forêt conduit à gérer et sélectionner l'équilibre des essences, à la protéger des incendies et des parasites. L'exploitation de la forêt et la transformation du bois nécessitent des matériels et des circuits de commercialisation particuliers.

Certaines forêts sont des lieux de loisirs, de sport et de détente. Les cycles végétatifs des forêts peuvent dépasser le siècle et incitent peu à mobiliser des capitaux privés. Souvent objet de critiques vives, l'abattage des bois tropicaux se dirige sans doute trop lentement vers une gestion raisonnée et durable. Mais il subsiste une déforestation massive pour permettre la production de bio-carburants et celle de tourteaux destinés aux élevages intensifs.

Avec les océans et les prairies naturelles, la forêt est l'un des trois "puits de carbone", susceptibles de résorber les excès d'émission de gaz à effet de serre. Bien que la région dispose de quelques forêts domaniales, il ne faut guère compter y implanter une forêt croqueuse de carbone, par contre une révision des formes d'élevage peut conduire à réhabiliter les prairies, ainsi les "usines à gaz ambulantes" que sont les ruminants diminueraient notablement leur émission de gaz méthane et le cycle végétatif annuel de ces plantes jouerait à plein son rôle d'absorbeur. L'usage de la mer comme absorbeur de carbone donne lieu à des interprétations différentes quant à son efficacité réelle.

Ces quelques exemples illustrent l'importance de la mer dans la vie économique locale et régionale, mais ce n'est qu'une partie de l'activité maritime.

Les activités d'hier, tremplin pour les activités de demain

La construction navale

Le transport maritime nécessite la construction de navires. Les chantiers de St Nazaire montrent régulièrement l'étendue de leur capacité et de leur savoir-faire en ce domaine. Cela a été démontré par la mise au point des bulbes d'étrave, la construction de pétroliers géants, de ferries, de méthaniers et autres navires à forte valeur ajoutée dont les "Liners" de la "Transat". Avoir pu construire le "*Queen Mary II*" en moins de deux ans révèle clairement que cette activité ancestrale sait intégrer les technologies les plus récentes pour assurer conception, design et réalisation. Sur le site, il y a régulièrement environ 5 000 salariés des chantiers et des sous-traitants. Un nombre équivalent travaille de façon quasi permanente chez des fournisseurs ou pour des opérations ponctuelles de maintenance.

Pérenniser ce site, augmenter ses capacités de recherche et d'innovation en matière de propulsion solaire et éolien notamment, renforcer la réparation navale et la maintenance des conteneurs (cela accroîtrait l'attractivité du port), créer un chantier de démantèlement des navires envoyés à la casse (cela se ferait dans de meilleures conditions d'hygiène, de sécurité des salariés et de l'environnement que dans les chantiers des pays émergents), diversifier les constructions, tant vers le fret, l'activité off shore (par exemple pour la collecte des nodules polymétalliques), que la plaisance, sont autant d'actes politico-économiques à assumer pour maintenir un niveau élevé d'emplois industriels dans l'Estuaire. Il est évident que le statut social des salariés, qu'ils soient d'origine locale ou étrangère, doit respecter leur dignité et non relever de pratiques archaïques comme c'est trop souvent le cas. Rappelons-nous que l'Union Européenne, c'est 1/3 du trafic maritime mondial, 1/4 de la flotte mondiale et seulement 1/5 de la construction navale. Il est légitime de préconiser des rééquilibrages entre trafics, pavillons et constructions.

La pêche

Diverses formes de pêches sont pratiquées dans l'Estuaire ou en mer. La pêche hauturière et ses criées du Croisic et La Turballe (et l'on peut y ajouter l'île d'Yeu, Saint Gilles Croix de Vie et les Sables d'Olonne) est aujourd'hui la plus menacée du fait de l'évaluation à la baisse des stocks disponibles et la mise en œuvre de quotas. Les conflits récents ont révélé l'incompréhension qui existe entre marins-pêcheurs, scientifiques, ministres de tutelles et Commission Européenne. Quasi activité exclusive de ces 5 communes, la pêche en constitue le principal moteur. Toute évolution des volumes de capture bouscule donc profondément la totalité de la vie communale. La poignée de pêcheurs professionnels autorisée à pêcher les civelles, assure en quelques semaines l'essentiel de son revenu annuel. Les ressources aquacoles et conchylicoles des baies de l'Aiguillon et de Bourgneuf et du traict du Croisic, paraissent mieux structurées pour perdurer. La société France-Turbot, à Noirmoutier, développe l'élevage du turbot. Est-ce le prélude à la multiplication des fermes marines sur nos côtes ? Elle a mis au point des techniques permettant, par transport avionné, de livrer des poissons vivants au Japon.

L'estuaire est un lieu privilégié pour accueillir les éclosiers de nombreuses espèces qui iront assurer leur croissance et vivre leur âge adulte dans le golfe de Gascogne. Doit-on la classer comme activité de pêche ou moment de loisir, la pêche à pied est très prisée des habitants du département, mais aussi des départements voisins et des estivants. C'est un type de pêche très réglementé et très surveillé, par les autorités maritimes et sanitaires. Nous sommes bien là au cœur d'un milieu multifonctionnel et sensible qui doit mobiliser l'attention de toutes celles et de tous ceux qui interviennent d'une façon ou d'une autre dans son équilibre.

Le sport, le nautisme, la plaisance

La zone côtière, qu'elle soit en mer ou qu'il s'agisse du rivage, est aussi un lieu ludique, de détente, de loisir qui impulse l'activité industrielle ou artisanale, le commerce, l'activité hôtelière et résidentielle. Des "tours du monde" aux "régates côtières" ou aux "courses au large", de nombreuses compétitions se déroulent au large ou à proximité de nos côtes. L'industrie nautique régionale bénéficie et impulse ces initiatives ; rien d'étonnant donc, à ce que les principaux chantiers mondiaux de construction se situent entre La Trinité et La Rochelle, en bordure ou non du littoral. Cela favorise naturellement le développement de la plaisance amateur, jugée plus sportive sur l'océan que sur des mers fermées.

Des activités plus acrobatiques, plus "fun" disent les jeunes, et moins onéreuses attirent ados et jeunes adultes : surf, kitesurf, motonautisme, char à voile, aviron et kayak de mer. Ces pratiques posent la question des aménagements portuaires sous forme de bassins à flot, de ports d'échouages, de ports de mouillage ou de ports secs. Quelques conflits d'usage naissent au vu de ces projets, opposent parfois terriens et marins. Quelques adeptes de la plongée sous-marine chaussent les palmes pour s'émerveiller devant la faune et la flore sous-marine ou tenter de percer les mystères d'un naufrage.

Le tourisme et les loisirs

Chaque année, le littoral de la Vendée et de la Loire-Atlantique accueille des millions de nuitées. De nombreuses municipalités de "villes de l'intérieur" et des Comités d'Entreprise ont acquis des terrains et établi des équipements destinés aux séjours des jeunes enfants, des adolescents et au tourisme social. Les

municipalités locales optent généralement pour des solutions favorisant l'hôtellerie de plein air. Seuls quelques espaces sont réservés au tourisme haut de gamme.

Plusieurs entreprises de Vendée se sont spécialisées dans la fabrication de mobilhome, de plus en plus demandés par une population vieillissante et aspirant à un confort plus grand que celui offert par les tentes traditionnelles. Quelques marins pêcheurs, organisent ce que les italiens appellent le "Pesca-tourism", c'est à dire qu'ils embarquent des touristes pour des parties de pêche en mer. De temps à autre, des paquebots de croisières accostent quai Wilson à Nantes. La spécificité des "Machines de l'île", la muséographie de Nantes, son château et les œuvres d'Estuaire 2007—2009—2011 seront-elles suffisantes pour motiver un nombre croissant d'escales ? Avec la création de l'espace "Escal'Atlantic" dans la base sous-marine, la ville de Saint-Nazaire se donne une image touristique alliant une page d'histoire douloureuse et sa continuité industrielle.

Même limité en parcours navigables, le tourisme fluvial est de plus en plus pratiqué y compris par des touristes étrangers. Faut-il imaginer des croisières accostant ou croisant au large de la dizaine d'îles allant d'Oléron à Groix ? Quelle que soit la forme retenue, ces activités et séjours gagneraient à être prolongés par un tourisme d'arrière-pays, historique, culturel, gastronomique, œnologique, industriel, agraire, sportif. Cela stabiliserait et augmenterait les emplois dans un secteur de service requérant une grande diversité de connaissances et de talents et pourtant marqué par la précarité et l'emploi saisonnier (environ 22 000 personnes en Loire-Atlantique). Les casinos régionaux ne semblent pas avoir une renommée internationale particulière auprès des grands joueurs.

La santé

Hier l'air marin, aujourd'hui la thalassothérapie et la balnéothérapie sont autant de conditions naturelles pour améliorer la santé de nombre d'entre nous. Le centre de Pornic répond déjà à ce constat. Un peu plus au sud, St Jean de Monts dispose d'une importante clinique de rééducation post-opératoire. A contrario, l'excès d'iode engendre des maladies spécifiques pour les populations de souche bretonne.

Par ailleurs, nous devons respecter quelques règles élémentaires de précaution pour éviter hydrocution, noyade ou insolation. Les médecins et les sportifs de notre assemblée confirmeront ou infirmeront les bienfaits et les méfaits de la mer en ce domaine. Ils nous rappelleront aussi que quelques "cracks", certes en moindre nombre qu'à Deauville, viennent régulièrement à La Baule pour raffermir les tissus de leurs chevilles.

La sécurité en mer et sur le littoral

Sans être classée comme un milieu hostile, la mer doit être considérée et identifiée par les professionnels, les amateurs et les estivants, comme un milieu à risques, impliquant une vigilance et une prise de mesures de sécurité de tous les instants pour éviter naufrages, échouages, abordages, pollutions et autres accidents. A priori, sur nos côtes, nous sommes à l'abri des actes de pirateries, mais pas de vols organisés comme ce fut le cas il y a quelques années pour les moteurs hors-bords.

Les petits malins porteurs d'avenir

Pour mieux connaître le détail de celles et ceux que j'ai classés familièrement dans cette catégorie, je vous invite à ouvrir vos dictionnaires et encyclopédies aux rubriques : chercheurs, scientifiques, universitaires, pêcheurs à la ligne.

La biodiversité marine

Par leur observation de la vie marine et sous-marine, ils ont perçu et analysé la chaîne alimentaire qui va du micro-plancton aux énormes cétacés. Leurs travaux n'en sont qu'à leur début et le champ à découvrir reste immense. La France détentrice d'un vaste domaine maritime, doit avoir un rôle pionnier dans ce domaine. Au cœur de ce système les laborantins d'IFREMER peuvent assumer cette mission. Ils assistent, parfois dans des termes conflictuels, les marins-pêcheurs et les responsables politiques, analysent les cycles de vie et de reproduction des micro-algues et de toute la faune et la flore marine.

En lien avec d'autres centres de recherches, les universités et/ou des associations, les études en cours permettent de découvrir et comprendre la richesse de la biodiversité propre aux interfaces des espaces maritimes et terrestres. Ces recherches peuvent tout aussi bien déboucher sur l'évaluation des stocks, que de nouvelles sources énergétiques, de nouveaux aliments ou de nouveaux médicaments.

N'oublions pas dans notre réflexion les territoires ultra-marins des Antilles, du Pacifique, et de l'océan Indien, qui disposent d'une plus grande variété de faune et flore marine, y compris les coraux, qui en l'état actuel des recherches apparaissent comme de possibles substituts osseux et dentaires. Longtemps, l'homme a construit son avenir par l'observation, la compréhension, la conquête et l'usage du plus grand que lui, l'extension de son territoire de vie. Ces recherches et leurs applications, ne vont-elles pas nous conduire à imaginer un modèle social et culturel basé sur l'étude et l'usage de l'infiniment petit ?

L'énergie

Outre le constat que des variétés de micro-algues peuvent être des sources d'énergie, la mer est elle-même un gisement énergétique. La première source énergétique issue de la mer est celle de la régulation du cycle climatologique. Nous la subissons, plus que nous la comprenons, l'utilisons, plus que nous la maîtrisons, mais elle scande nos rythmes de vie. De nombreuses recherches sont en cours pour utiliser l'effet de houle, la force des vagues, l'énergie des courants marins.

Le bassin de houle et les expériences de l'Ecole centrale, sur la mécanique des fluides pour comprendre la formation des vagues et les effets de houle, les recherches pour la mise au point d'hydroliennes doivent déboucher sur de multiples applications industrielles dont la production en masse d'une énergie électrique continue et renouvelable. Ces études peuvent se concrétiser industriellement, en lien avec les savoir faire maritimes et énergétiques, l'usage des matériaux composites, les moyens d'études en soufflerie du CEBTP. D'autres études sont conduites pour implanter des fermes éoliennes à quelques encablures des côtes.

Le littoral et les éco-systèmes

Comme tout espace de transition, l'interface entre la Terre et la Mer est un territoire riche d'une grande diversité écologique pour la faune et la flore, générateur de ressources naturelles. Ce n'est pas un hasard si les traces de présence humaine dans les zones littorales et en particulier dans l'estuaire, remontent à plusieurs millénaires. C'est aussi trop souvent le point d'aboutissement de pollutions terrestres et maritimes. Chaque projet d'aménagement se transforme rapidement en sujet polémique, voire conflictuel. Faut-il s'en réjouir ou s'en offusquer ?

Qui connaissait l'angélique des estuaires avant le projet d'aménagement des bords de Loire ? D'autres projets, qu'ils aient été conduits à leur terme ou abandonnés, ont été de puissants leviers pour la connaissance de ce milieu.

Le trait de côte

Parce que la Terre est une planète vivante, le trait de côte est une ligne réelle, mais mouvante qui fait limite entre terre et mer. Son tracé n'est jamais définitif. Plusieurs phénomènes peuvent le modifier. Les mouvements tectoniques, tout comme l'apport d'alluvions peuvent faire émerger des terres nouvelles. En divers endroits de Marennes à Pénestin, la mer a reculé de plusieurs kilomètres depuis l'époque gallo-romaine. A contrario, sur ce même littoral, les érosions maritime et /ou éolienne ont grignoté des falaises et déplacé des dunes.

L'intervention humaine, par poldérisation, endiguements, enrochements, plantations, canalisations et régulations du débit des fleuves côtiers, a modelé des paysages. Aujourd'hui se pose la question du réchauffement climatique qui pourrait conduire à une élévation du niveau des mers de façon très inégale, voire à une inversion des courants marins.

Que ces phénomènes soient liés à l'activité humaine ou à un cycle de la vie de la Terre, notre société devra observer attentivement ces évolutions et prendre des décisions majeures pour atténuer au maximum les effets négatifs de l'activité humaine, sans créer de disparités sociales ou territoriales. Permettre aux 9 milliards d'êtres humains, escomptés en 2050 sur la planète, d'y vivre dignement et en paix devra être notre boussole.

Les effets de cette évolution concerneront tous les actes de la vie quotidienne individuelle et collective. Elle doit interpeller tous ceux qui de près ou de loin gèrent l'urbanisme. Quelles seront les zones urbanisables

dans les prochaines décennies ? Y aura-t-il des réfugiés climatiques ?

Réguler le marnage de la Loire jusque dans l'agglomération, connaître les zones inondables pour aménager l'île de Nantes, sont au cœur des préoccupations de notre conseil et de nombreux autres décideurs.

Il faut accélérer la mise au point des plans de protection contre les risques naturels et les faire respecter. La tempête Xynthia, avec ses conséquences humaines dramatiques, a révélé au grand public que la construction de digues n'a de sens que si elle est suivie d'une politique rigoureuse de leur entretien par les services de l'Etat.

Recherche, emploi, attractivité territoriale

Tous ces secteurs d'activités, succinctement décrits, sont porteurs de recherches et d'innovations. Ils peuvent s'appuyer sur un réseau universitaire qui ne demande qu'à s'accroître. La recherche doit prendre effectivement une place croissante dans la vie régionale, mais elle aura plus d'impact et d'efficacité si elle est adossée à une politique de plein emploi, et que ces emplois soient classiques, stratégiques, rares ou communs. Grenoble est souvent citée comme modèle de territoire de recherche, n'oublions pas que c'est aussi un territoire au tissu industriel dense. Plus près de nous, le pôle bio-végétal d'Angers est en lien étroit avec l'activité agricole et horticole du Val de Loire. Par nature frontière des continents, la mer est un vecteur naturel pour les coopérations internationales et les échanges humains.

La connaissance et l'usage de la mer doivent trouver toute leur place dans notre réflexion pour le développement, le rayonnement, l'attractivité du territoire métropolitain.

Notre collègue Yves LAINÉ a fait il y a quelques semaines des propositions très concrètes pour une série d'aménagement utilisant les atouts ou les handicaps de la mer et du fleuve. Avec son association "les transbordés", il nous a présenté un projet mariant histoire, nostalgie, besoin de déplacement, franchissement de la Loire, utilisation de matériaux composites, loisir et gastronomie.

La législation

Avant de terminer notre croisière, je vais jouer le méchant petit camarade et brouiller l'image de gouvernance que nous a proposé Jean Renard, en rappelant, que la gestion et l'usage de l'espace océanique relève du droit maritime, très différent de celui en vigueur sur terre. En fait cette particularité, fait le bonheur de ses collègues de la chaire de droit maritime au sein de la fac de droit, dont les travaux servent souvent de référence mondiale. Il faut aussi se rappeler que des directives très strictes s'appliquent au territoire littoral. Définition du Domaine Maritime, loi littoral, loi sur l'air, loi sur l'eau, directives SEVESO, zones classées en ZNIEFF ou en Natura 2000, ...

Du territoire actif aux relations de voisinage

Les activités et potentialités décrites ne se situent pas toutes sur le territoire de la Communauté Urbaine. Pourtant, par les déplacements de personnes, les flux de marchandises, d'informations, elles conditionnent le dimensionnement des infrastructures de transports qui y sont implantées, le développement de services publics et privés, la localisation d'aires de négoce, de chalandise, d'artisanat, de formation, de détente, de loisir, de culture.

Elles ne couvrent pas toutes les activités du territoire puisque je me suis limité au potentiel maritime. Pour autant, je suis resté dans le droit fil de ce qui fait l'originalité et la force de notre Conseil, aborder toutes questions pouvant influencer sur la vie locale.

Notre croisière se termine, vous pouvez ôter vos gilets de sauvetage, désarrimer vos bagages. Maintenant que nous savons gérer notre territoire et que nous y imaginons de multiples activités s'inscrivant dans une démarche de développement durable, posons-nous la question : comment allons-nous y vivre ?

Allons-nous nous y barricader, partir conquérir de nouveaux horizons, ou coopérer avec nos voisins ?