

---

### Développement, rayonnement, attractivité du territoire

---

1<sup>er</sup> février 2010



### Contribution d'Henri FAVRE

#### Et la mer ?

À ce stade de nos réflexions (séminaire du 26 janvier), nos propositions en matière d'usage du domaine maritime sont à peu près aussi conséquentes que si nous avions planché sur les atouts de Pouilly en Auxois. (*Souriez, il y a un soupçon de provocation dans le propos...*).

Pourtant, il y a quelques années, le débat préalable à la localisation de l'Agence Européenne de Sécurité Maritime avait mis en valeur la diversité et la richesse des activités en ce domaine. Finalement, dans le "marchandage bruxellois", celle-ci a été localisée à Lisbonne et la France a obtenu le siège de l'Agence Européenne de Sécurité Ferroviaire à Valenciennes.

Certes, la communauté urbaine n'est pas une collectivité littorale, mais le port, le MIN, IFREMER, ont des activités maritimes et sont basés à Nantes, et le SCOT Estuarien a lui une frange littorale.

Parmi les phénomènes maritimes visibles à Nantes, il y a celui, quotidien, de la marée. L'activité portuaire du site de Cheviré est une autre forme visible de l'activité maritime. L'ensemble des sites portuaires de l'estuaire traite, 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 là, 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 au 40 % restants, ils relèvent d'une démarche commerciale internationale. La création de liaisons 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.

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. 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 en permanence environ 10 000 salariés des chantiers et des sous-traitants. Pérenniser ce site, renforcer la réparation navale (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), 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.

À côté de ces 2 “ lingots ” qui emploient directement ou indirectement 7 à 8 % des salariés du département, mais avec une masse des salaires légèrement moindre, le débat avait révélé l’existence de très nombreuses “ pépites ”. Certaines sont dans les doigts des orfèvres depuis suffisamment longtemps pour pouvoir être déjà considérées comme des médailles, d’autres sont à des stades plus ou moins avancés d’ébauches et affichent clairement leurs potentiels et leurs usages possibles. Enfin, une dernière catégorie est encore dans les coffres-forts que l’on appelle laboratoires ou bureaux d’études dans les entreprises, les universités ou les instituts de recherche, beaucoup d’entre elles sont promises à devenir des joyaux. .

Quelles sont ces “ pépites ” ?

Citons au hasard les ressources aquacoles et conchylicoles de la baie de Bourgneuf et du traict du Croisic, la pêche hauturière et ses criées du Croisic et de La Turballe, les écloséries et pêcheries en Loire.

Les laborantins de l’IFREMER qui assistent, parfois dans des termes conflictuels, les marins-pêcheurs, analysent les cycles de vie des micro-algues et de toute la faune et la flore marine. En lien avec d’autres centres de recherches 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.

Le bassin de houle et les expériences de l’école centrale, sur la mécanique des fluides pour comprendre la formation et les effets des vagues et 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.

La mer, c’est aussi la thalasso et la balnéo-thérapie.

La chaire de droit maritime au sein de la fac de droit sert souvent de référence mondiale. La zone côtière, qu’elle soit en mer ou qu’il s’agisse du rivage est un lieu ludique, de détente, de loisir qui impulse l’activité industrielle ou artisanale, le commerce, l’activité résidentielle.

Cette liste n’est pas exhaustive, mais elle montre le potentiel d’innovation, les gisements d’emplois classiques ou stratégiques qui en découlent, tant au niveau littoral que dans l’arrière pays. Par nature frontière des continents, la mer est un vecteur naturel pour les coopérations internationales. Elle doit trouver toute sa place dans notre réflexion pour le développement, le rayonnement, l’attractivité du territoire métropolitain.