
Nouveau projet de territoire

15 novembre 2010



Contribution de Marc MOUSSION

Quelques remarques à prendre en compte dans notre réflexion sur le projet de territoire 2030

Nous ne sommes ni des élus ni des experts, mais, toutefois, nous pouvons essayer d'anticiper avec prudence et humilité en admettant que l'élément dominant du contexte est : « une immense incertitude ».

Les réalités d'aujourd'hui ne seront pas forcément les certitudes de demain dans la mesure où l'évolution de la société est de plus en plus rapide. Ceci nous amène à envisager des scénarii différents sur quelques éléments du contexte à prendre en compte dans notre réflexion.

1. LES ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX :

Les enjeux environnementaux amèneront des échéances lourdes en termes de consommation énergétique, de pollution et de climat. Cette nouvelle donne modifie la manière d'envisager l'avenir.

La progression démographique sur le territoire de Nantes Métropole pour les 20 ans à venir pronostique 150 000 habitants supplémentaires et une croissance de l'emploi en adéquation. Basée sur le modèle actuel, cette croissance nécessitera une production d'énergie supplémentaire proportionnelle avec sa pollution correspondante et son incidence sur le climat.

La visite qu'un grand nombre d'entre-nous ont pu faire du bâtiment ABALONE à Saint-Herblain nous a permis d'avoir une parfaite démonstration de la conception, de la réalisation et de l'exploitation d'un bâtiment à Energie Positive où sont associées les différentes techniques et technologies d'isolation, pour des énergies renouvelables et pour la production d'énergie (Eoliennes, panneaux solaires, panneaux photovoltaïques, production et stockage d'hydrogène et pile à combustible). Le nouvel Aéroport de NDDL sera conçu sur le même principe.

Bien évidemment, cette nouvelle façon de concevoir et de réaliser l'habitat résout le besoin d'énergie et les rejets de pollution. C'est un élément de réponse à la question des enjeux environnementaux, il a un surcoût et il faudra le financer.

2. LA SITUATION ECONOMIQUE :

La situation économique est porteuse de nouveaux développements mais aussi de chocs plus ou moins violents. Il importe donc d'être capable d'envisager à la fois des scénarii positifs mais aussi les ruptures.

Les grands moteurs économiques majeurs et créateurs d'emplois de notre territoire sont actuellement : Airbus, le Chantier Naval STX, la Raffinerie TOTAL et le Grand Port Maritime. Peut-on prévoir avec certitude quels seront leurs devenir respectifs d'ici 2030 ?

2.1. AIRBUS : La dernière étude de marché et de prospective (fin 1^{er} semestre 2010) du constructeur américain BOEING fait état d'un parc existant de 15 000 avions civils de transport et une progression du parc de 15 000 avions supplémentaires d'ici 2030. La durée de vie moyenne d'un avion étant de l'ordre de 20 ans, on estime qu'il faudra construire 30 000 avions d'ici 2030. Sachant que BOEING et AIRBUS se partagent le marché à part relativement égales actuellement, ils peuvent escompter fabriquer chacun 750 appareils par an d'ici 2030, ce qui est bien supérieur à leur capacité actuelle de production qui ne dépasse pas 500 appareils chacun. C'est donc une situation et une perspective optimiste pour AIRBUS en général et ses usines de Nantes et de Montoir, en particulier, qui sont des usines stratégiques du groupe puisque Nantes fabrique des pièces centrales de tous les modèles de la gamme et Montoir assemble deux sous-ensembles de tous les modèles de la gamme, pour qu'ils soient envoyés dans les différents sites de montage du groupe AIRBUS (Toulouse, Hambourg et la Chine). Ceci étant, la suppression de la piste de Nantes-Atlantique à l'usage d'AIRBUS, après le transfert de l'Aéroport à Notre-Dame des Landes, pourrait terriblement fragiliser l'intérêt stratégique de l'usine de Nantes dans le futur, car toutes les usines du groupe AIRBUS sont équipées d'une piste de proximité immédiate.

De plus AIRBUS a déjà créé une usine d'assemblage d'AIRBUS A 320 en Chine pour satisfaire aux exigences du marché chinois, ce qui permet aux Chinois de former leurs propres personnels à la construction Aéronautique et d'envisager à terme la construction de leurs propres modèles complètement chinois, ce qui est déjà le cas avec les projets ACAC ARJ21 et COMAC-C919. Ainsi la Chine pourrait, dans 20 ans, devenir un concurrent agressif d'AIRBUS. Ce scénario est déjà réalité avec les nouveaux TGV de fabrication chinoise développés sur les transferts de technologie de l'allemand SIEMENS.

2.2. STX : En ce qui concerne le chantier de construction navale STX de Saint-Nazaire, les périodes fastes et les crises se succèdent régulièrement d'une façon récurrente. La vente des transferts de technologie à la Corée du Sud pour la construction des Méthaniers a marqué l'arrêt fatal de la construction des méthaniers à Saint-Nazaire. La construction des paquebots est un marché encore porteur et reste pour l'instant la chasse gardée des quatre grands chantiers européens, dont Saint-Nazaire. Tant que les Coréens, les Chinois et les Japonais ne maîtriseront pas le savoir-faire, cette situation perdurera, mais après ?

La construction de navires militaires à Saint-Nazaire est épisodique, celle éventuelle de deux BPC pour la Russie serait intéressante pour l'avenir immédiat, mais le transfert de technologie qui lui est associé présentera le même risque que pour les méthaniers.

Enfin, la diversification envisagée dans l'offshore et les énergies renouvelables peut être un débouché porteur d'avenir et c'est là encore une nouvelle manière d'envisager l'avenir.

2.3. La Raffinerie TOTAL de Donges est la deuxième en ordre d'importance des raffineries françaises, son point faible est sa capacité insuffisante de production de GAZOIL. TOTAL y envisage un investissement important pour y créer une unité supplémentaire de production de GAZOIL et y soumet comme condition à la charge des pouvoirs publics le contournement de la voie ferrée SNCF, Nantes/Saint-Nazaire¹ qui traverse actuellement la Raffinerie.

¹ Ce contournement de la voie ferrée est indispensable pour libérer l'espace nécessaire à la construction de cette nouvelle unité de production et indispensable pour la gestion et la prévention des risques.

Si Total n'obtient pas gain de cause avec les pouvoirs publics pour le contournement de la voie SNCF, il est probable que l'investissement ne se fera pas à Donges mais ailleurs et qu'il impactera l'importance et le devenir de la Raffinerie de Donges. En effet, TOTAL n'a pas hésité à fermer la Raffinerie de Dunkerque qui ne présentait plus d'intérêt majeur dans son organisation.

De plus, la récente crise sociale qui a touché toutes les Raffineries françaises qui ont été mises à l'arrêt en même temps, a démontré qu'en s'organisant différemment, on pouvait parvenir à approvisionner le marché Français uniquement par importation de produits raffinés ; une nouvelle donne à méditer.

2.4. Le Grand Port Maritime de Nantes – Saint-Nazaire, 4^{ème} grand Port français avec 34 millions de tonnes de trafic, avant la crise économique de 2009, est un moteur économique et un pourvoyeur d'emplois directs et indirects sur notre territoire.

60% de son trafic est assuré par la Raffinerie et le Terminal Méthanier. Cette situation est confortable aujourd'hui, mais peut devenir très fragile du jour au lendemain.

La préoccupation de la nouvelle direction du Grand Port Maritime sera d'assurer son développement en diversifiant son trafic. Elle ne manque pas de projets pour cela.

En effet, elle vient d'ouvrir au mois de septembre les premières rotations de l'autoroute de la mer entre Montoir et Gijón. Au début, trois départs ont lieu chaque semaine et il est prévu de monter en puissance progressivement et atteindre un départ par jour pour aboutir aux 150 000 remorques transportées chaque année. En cas de succès, il est également envisagé une deuxième liaison entre Montoir et Vigo. Ce service est également ouvert aux voitures de tourisme et à leurs passagers. Ce nouveau mode de transport collectif a le mérite de retirer des voies routières ces camions et ces voitures transportées par bateau, de limiter la consommation d'énergie et la pollution et d'améliorer la sécurité routière. C'est bien là encore une nouvelle façon d'envisager l'avenir.

Par ailleurs, le projet stratégique de développement du Grand Port Maritime prévoit de porter de 300m actuellement à 700m en 2015 et 1 500m en 2025 le linéaire de quais dédié aux conteneurs avec l'objectif de multiplier de 3 à 8 le trafic conteneurs à l'horizon 2020/2030, soit 5 à 8 millions de tonnes de trafic supplémentaire.

Mais le succès du développement des trafics conteneurs et rouliers nécessite des ouvertures de l'hinterland sur la Bretagne, le Sud Parisien et l'Est de la France et voir même le Centre-Europe qui ne peut se faire qu'avec des dessertes ferroviaires de service public ou d'opérateurs privés en adéquation avec ces objectifs.

3. L'INTERNATIONAL :

La mondialisation ayant provoqué une concurrence de plus en plus forte s'exerçant entre les territoires, le développement d'une vocation internationale est une des conditions de la réussite. Nantes et Saint-Nazaire l'ont bien mesuré en créant le Conseil Consultatif à l'attractivité internationale de la Métropole Nantes – Saint-Nazaire, sous la présidence de Philippe Audic.

Bien qu'elle atteigne la masse critique en terme de nombre d'habitants pour être classée Métropole Moyenne Européenne, à ce jour Nantes – Saint-Nazaire n'a aucune visibilité à l'international et la mission de ce conseil consultatif est de lui construire cette visibilité en construisant une marque qui puisse l'identifier à l'international, en développant nos atouts pour devenir attractifs au plan international et en suscitant une vie internationale dans la Métropole. Des signes positifs semblent déjà vouloir se manifester puisque Nantes vient d'être élue Capitale Verte Européenne 2013 et a été choisie pour accueillir en octobre 2012 l'Assemblée Générale d'Eurocities.

Il ne faudrait pas pour autant que des points négatifs tels que la palme du champion des embouteillages, ne viennent ternir en même temps ces premiers succès.

Le chantier n'est pas gagné d'avance, mais, comme l'écrit Pierre Veltz : « L'essentiel est à chercher du côté des hommes dans leur capacité à se rassembler et à s'unir autour d'un projet commun ».

La première démarche, comme l'a souligné Philippe Audic, est de façonner une marque qui identifie l'image de Nantes – Saint-Nazaire à l'international. Nous profitons de cette occasion pour proposer une suggestion parmi d'autres : « Nantes – Saint-Nazaire Atlantique – Jules Verne City ».

4. LA QUALITE DE VIE AU QUOTIDIEN :

En même temps qu'il s'ouvre à l'extérieur, le territoire se construit d'abord par la qualité de vie au quotidien.

Les éléments essentiels qui constituent cette qualité de vie au quotidien sont sujets aux conditions de déplacement, d'habitat et de tranquillité publique, sans oublier la santé publique, la pratique sportive, la réussite éducative, l'enseignement supérieur, la recherche et la vie culturelle qui y concourent.

Sans faire une revue de détails pour chacun d'entre eux, il faut être conscient que la Métropole évolue et change de dimension.

Les succès d'aujourd'hui peuvent générer leurs propres dégâts collatéraux ; exemple : le succès des transports en commun à Nantes est reconnu et cité en exemple, mais aujourd'hui on les accuse d'être la cause de l'obtention de la palme des embouteillages automobiles.

Les faiblesses d'aujourd'hui doivent être traitées ; exemple : la politique volontariste de l'habitat, pour re-densifier la ville sur elle-même, limiter l'étalement urbain et satisfaire la demande, n'est pas aboutie et doit passer à la vitesse supérieure.

Les grandes décisions en cours sur certains choix d'équipements et d'implantations doivent être mûrement réfléchies sans avoir le droit à l'erreur ; exemple : le transfert ou non du CHU sur l'île de Nantes peut impacter en qualité la santé publique.

CONCLUSION

L'analyse de ces cas concrets montre que, pour chacun, le développement économique laisse envisager des perspectives encourageantes, mais en même temps on ne peut pas ignorer les risques de menaces de rupture auxquels ils sont exposés, d'où la grande incertitude qui les concerne.

Dans son passé, Nantes « La Belle endormie » a connu une profonde rupture avec la fermeture de ses chantiers navals, mais elle a su trouver en elle-même sa capacité à rebondir et à se transformer en ville dynamique et attrayante pour atteindre une renommée de « Nouvel Eden de l'Ouest », propulsée en tête de liste des villes où il fait bon vivre, par la presse nationale et étrangère.

Ce statut n'est jamais définitivement acquis et elle ne doit pas s'endormir sur ses lauriers mais rester vigilante, combative et ambitieuse pour affronter les challenges de demain.