



laineyves@gmail.com

Contribution d'Yves Lainé

Pour une stratégie de Nantes métropole de mobilisation des entreprises et Institutions de l'Ouest + la Façade Atlantique sur les questions maritimes

Après une conférence intitulée « Oser un plan afin que Nantes redevienne un port », dont le thème s'attache fortement au tourisme (croisières fluviales, maritimes dans le territoire de Nantes-Métropole), Yves Lainé se penche maintenant sur les conditions d'une dynamique maritime de la Ville de Nantes, au cœur d'une animation régionale et interrégionale dans le cadre européen.

1- Booster l'effet d'entraînement du pôle mer Bretagne-Atlantique

Le Pôle Mer Bretagne Atlantique procède de la décision de l'État, dès 2005, de créer des Pôles de compétitivité afin de mobiliser initiatives, innovations et entreprises dans des domaines précis qui sont les suivants :

- Alimentaire • Naval-nautisme • Tourisme • Biotechnologies • Véhicules & mobilité
- Énergies marines renouvelables • Défense et sécurité • Eco-activités • Santé
- Bâtiment, éco-construction et éco-rénovation

Dans une liste de 71 pôles de compétitivité en France, publiée en 2008, la mer n'était présente qu'à travers l'un de ses nombreux sous-domaines : l'énergie... et dans deux régions : Atlantique (Brest) et Méditerranée (Nice).

Jusqu'en 2014, le territoire concerné fut donc seulement la Région Bretagne et le pôle fut installé à Brest. Cependant, l'Assemblée générale du 2 avril 2014 consacrait le nouveau nom de territoire concerné : « Bretagne-Atlantique » qui englobe donc l'actuelle région des Pays de la Loire. Le Grand Port Maritime de Nantes-Saint-Nazaire s'inscrit naturellement dans cette dynamique.

Un territoire, une thématique

Première condition d'existence : rassembler sur un territoire identifié, des entreprises, des laboratoires et centres de recherche et des établissements de formation autour d'une thématique commune : l'économie maritime. À ce titre, le Pôle Mer Bretagne Atlantique est emblématique de cette volonté et de cette ambition. Le territoire est clairement identifié autour d'un grand espace à vocation maritime.

Le Pôle Mer Bretagne Atlantique aujourd'hui :

- **332** adhérents dont 194 PME/PMI, 45 grands groupes, 52 Universités et Grandes Écoles
- **1** territoire maritime d'excellence : Bretagne – Pays de La Loire
- **231** projets labellisés pour un investissement de 752 millions d'euros de R&D
- **210** millions d'euros d'aides publiques débloqués en dix ans
- **Six grands domaines d'actions** : la **sécurité et sûreté maritimes**, le **naval et nautisme**, les **ressources énergétiques** et minières marines, les **ressources biologiques** marines, l'environnement et l'**aménagement du littoral** les ports, infrastructures et les transports.

A ce niveau de l'analyse, deux filtres sont nécessaires :

a. Départemental : La place de la Loire-Atlantique parmi les adhérents et les projets du pôle

Sur les 332 adhérents, la répartition par département est la suivante :

1. Finistère : 105 (31%)
2. Loire Atlantique : 65 (19%)
3. Morbihan : 57 (17%)
4. L'Ille et Vilaine : 30 (9%)
5. Les Côtes d'Armor : 10 (3 %)

La Bretagne historique, avec 267 adhérents, rassemble donc 80% des adhérents et la Loire-Atlantique est deuxième au classement.

Des départements hors Bretagne, on doit compter la Région Parisienne, avec 17 adhérents (7% surtout sièges sociaux), la Vendée avec 8 (3%) Dans les autres de la Région Pays de la Loire, on n'est pas étonnés de constater que ces départements sans façade maritime ne rassemblent que 6 adhérents (2%).

Liste des adhérents de Loire Atlantique (65)

Advanced aérodynamique vessels , Nantes AFI distribution – Aquavitex St Julien de Concelles. AFPA, Nantes AKA Joule Saint-Nazaire ALISMA filtration Ste Luce s/L ARCO Marine Saint Nazaire BIO Littoral La Chapelle s/E Bureau d'Etudes MAURIC, Nantes . CADDEN, Nantes CCI Nantes St Nazaire, CEA TECH Bouguenais , Chantiers de l'Atlantique, St Nazaire Charier SA Montoir, D-ICE Engineering, Nantes , DHI Nantes , Ecole Centrale, Nantes , Ecole Nationale Marine ENSM, Nantes , ECOPLAGE, Sainte Luce , ELWAVE, Nantes , Environnement Sediments Treatment, Nantes , EQUIUM, Saint Herblain , GEWIND France/ Alstom, Nantes , GEPEA UMR, Saint Nazaire, GEPs Technologies, Saint Nazaire, GLAZEO, Nantes , Groupe LHD-AMS Donges HELICEO, Nantes , HYDROCEAN, Nantes IFFSTAR, Inst Scientif Tech, transport réseaux Nantes , INNOSEA, Nantes , ISALT, Machecoul, ISEMAR, Saint Nazaire	KEOPS Performance, Carquefou , Les Sablières de l'Atlantique, Montoir de B. METEODYN, Saint Herblain MINYVEL, Environnement, Pornic, Mission Hydrogène, Nantes , MOJO Maritime France, Nantes , NEOLINE France, Nantes , NEREIS Environnement, Carquefou , NOVABUILD, Nantes, NOVALICE, Vertou OCEAN ZOOM, Nantes , OMA Microalgues Haute Goulaine , PHOSPHOTECH, Saint Herblain PILGRIM Technologies, Thouré , POLYWAY, Le Croisic, PRIME GPS, Ste Luce , PRINCIPLA, Bouguenais , RTE, délégation ouest La Chapelle s/E , SIG, Bouvron, SARL SOLENT, La Baule, SAS BIRD Marine, Nantes , SERCURITAS SAS, Nantes , SERCEL, Carquefou , Share my sea, Carquefou , SIREHNA, Bouguenais , SMIDAP, Nantes , SOGEBRAS, Montoir de B Terminal du grand Ouest, Montoir de B. UIML, Université de Nantes , WINSLOW Marine, Nantes , WINTERING, Guérande, WPD Offshore, France, Nantes , XSUN, Guérande
---	--

On notera quelques absents comme Alu Marine ou la DCNS (Naval group, inscrit à Lorient), mais la brochette n'en est pas moins impressionnante. On remarquera aussi que 44 sièges d'entreprises de L.A sont à Nantes ou dans son orbite, soit 67% . ;

Sur les 332 adhérents en Bretagne Atlantique, on compte environ 40 centres de formation, universités et autant d'organisations professionnelles et 254 entreprises/pme.

b. La place des technologies maritimes en Bretagne-Atlantique et en Loire-Atlantique

Six domaines ont été identifiés par les Pôles Mer.

- 1 • Naval et Nautisme
- 2 • Ressources biologiques marines
- 3 • Ressources énergétiques et minières marines.
- 4 • Sécurité et suretés maritimes.
- 5 • Environnement et aménagement du littoral
- 6 • Ports, infrastructures et transport.

Nous retiendrons que les domaines 2,4, et 5 et 6 ont d'emblée fortement intéressé les premiers participants, ceux de la région Bretagne. S'y ajoute la construction navale avec des relativement petites unités, mais performantes. On peut constater d'après le profil des entreprises adhérentes que c'est bien là, également qu'émerge l'intérêt de l'apport de la L.A.

L'importance de la construction navale d'unités de grande taille (1), les ressources énergétiques et minières marines (3), la sécurité (assurances) (4), pourraient aussi susciter et justifier une implication renforcée de la Loire-Atlantique, voire une spécialisation à l'intérieur du Pôle.

On peut déjà s'en rendre compte avec cette petite sélection de « gros calibres » en L.A :

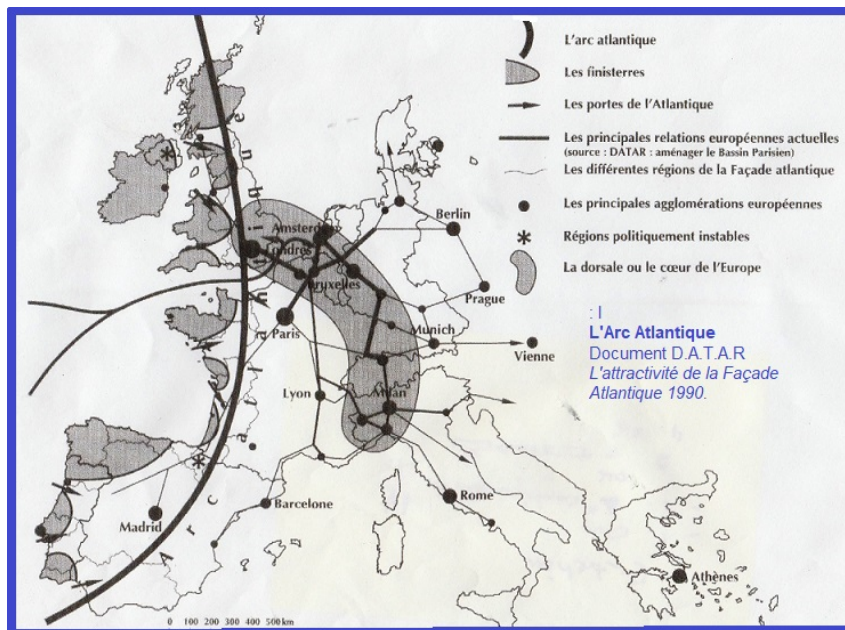
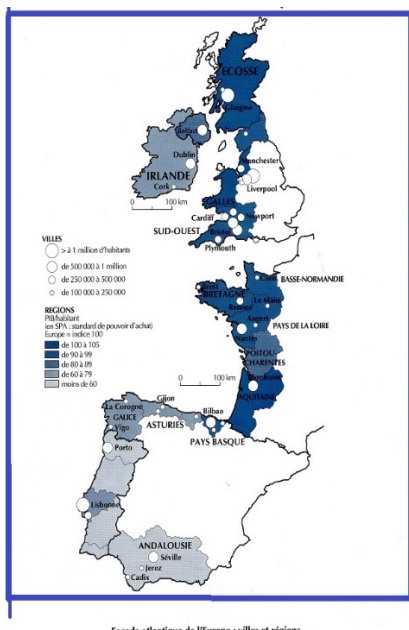
Chantiers de l'Atlantique, DHI (environnement marin), Sercel (aides à la navigation) GE Wind /Alstom France, Principia (engineering energies), Sirehna (hydrodynamique), Grand Port Maritime de Nantes St Nazaire : premier port maritime de la façade Atlantique. Bessé : (courtage/conseil assurances).

Ce premier constat justifie une implication renforcée des villes de Loire-Atlantique à côté de Brest afin de développer tout le pôle, surtout dans les domaines d'excellence décrits plus haut.

2- Relancer l'effet d'entraînement sociopolitique de l'Écosse à l'Andalousie grâce à la Conférence des Régions Périphériques Maritimes (CRPM), dont sa section "Arc Atlantique", au service de la "croissance bleue"

On se souvient de cette institution initiée par le C.E.L.I.B * en 1973 à Saint Malo et dont le siège est à Rennes. Parmi ses commissions qui couvrent tous les espaces côtiers de la Baltique à l'Atlantique, la première née fut L'ARC ATLANTIQUE qui, sur 20% du territoire européen rassemble quelque 60 millions d'habitants.

* *Comité d'Études et de Liaison des Intérêts Bretons. Actif entre 1950 et 1985*



a. Rappel. Le CELIB, donc, avait été à l'origine du lancement de ce concept qui fut repris par la Datar après la réalisation, sous la direction d'Henri Ducassou, vers 1977, d'une saisine du Conseil Économique et Social intitulée : « Le Fleuve Atlantique ». Cette saisine avait insisté sur les potentialités de la Façade dans une Europe qui devrait intégrer (1986) les États ibériques, et où les Régions de l'Ouest français particulièrement la Bretagne, ne demandaient qu'à se rassembler et à communiquer à l'intérieur d'un ensemble cohérent qui ne manquait pas de références historiques. **

Sans se référer à des modèles anciens comme la Hanse germanique, on pouvait trouver dans les relations inter scandinaves une vision proche de ce que désiraient les Bretons et les riverains de la Façade. Depuis la Bretagne et jusqu'aux confins d'un littoral où aucun port n'est situé à plus de 40h de mer des autres. Brest est à une vingtaine d'heures de Glasgow, de Dublin, de la Corogne...et en même temps, après Lisbonne, le plus proche du continent américain. L'un des secrets de la réussite scandinave tenait beaucoup aux relations maritimes, rapides et fréquentes grâce aux cargos rouliers et aux car-ferries.

En 1973 naquit la ligne Roscoff Plymouth ; Puis en 1974 ce fut une ligne ro-ro St Nazaire-Vigo dont bénéficia Citroën ; en 1978 BAI/Brittany Ferries lança ses lignes longues sur l'Irlande et Plymouth-Santander, complétant le réseau Bretagne - Grande Bretagne (1973 est l'année de l'adhésion des îles Britanniques à la CEE.).

L'ébauche d'un réseau de cabotage rapide et de relation des riverains était lancée. Il devait être suivi, malgré les chocs pétroliers successifs, par des importants flux de tourisme justifiant les investissements.

Pourtant, même si la toile s'est renforcée au point que Brittany Ferries exerce un quasi-monopole sur les ports à l'Ouest de Calais-Douvres, elle ne s'est pas vraiment élargie au-delà. Pourquoi ?

1. Alors que les États partenaires (Espagne, Portugal, Royaume-Uni, Irlande) entraient dans la CEE avec des visions maritimes qui manquaient à la France, celle-ci restait frileuse. Un exemple nous a été fourni à propos du projet « autoroute de la mer ».

2. Les mêmes pays décentralisaient le pouvoir régional, autorisant celui-ci investir dans des proportions dont les régions françaises ne pouvaient même pas rêver.

** *Nous qui sommes d'Atlantique* » de Joseph Martray ; *Terre de brume*, 1991

3. La crise de la Livre sterling, au milieu des années 90 rendit la vie difficile à l'armement breton qui gagnait sa vie dans cette devise, même si plus qu'aucun autre, il avait la vision « Arc Atlantique » et aurait – techniquement parlant – pu investir.
4. Les attermolements politiques dus aux changements de majorités régionales dans plusieurs régions françaises et espagnoles furent aussi un frein...
5. L'absence de désignation d'un interlocuteur européen décentralisé compétent et « évaluateur de projets », centralisé sur l'Arc Atlantique a manqué, toute l'évaluation reposant sur des États peu compétents...

b. L'insuffisance politique et institutionnelle. Le principal problème que rencontra le projet Arc Atlantique de la CRPM s'explique par la centralisation française qui ne voit aucun avenir dans un « lobby » européen qui transgresse les frontières et peut décider d'une stratégie autonome.

Ci-dessous quelques déclarations officielles, qui complètent des travaux spécifiques, dont la thèse d'Anne Poussard et l'analyse de Jean Renard :

Thèse de doctorat de géographie menée à l'Université de Caen (CRESO, UMR 6590 CNRS) publiée en 1997. Presses Universitaires de Rennes – Coll. Espaces et territoires
« L'Arc atlantique, chronique d'une coopération interrégionale », Anne Poussard fait état de ce déclenchement (1990-1996) : « A l'initiative des collectivités territoriales s'engage une concertation sans précédent, débats et réunions de travail débouchent sur des projets communs pour faire de la façade atlantique une zone attractive et dynamique dans l'Europe de demain.

Jean Renard, géographe nantais, L'Arc Atlantique : réalités, enjeux et stratégies Revue Norois Poitiers 1993. Résumé : *Le concept d'AA correspond-il à la réalité géographique de la façade ouest il seulement un projet de dimension politique ?*

Le président de la CRPM de l'époque (2002) Alain Rousset :

- *Notre commission doit avant tout se montrer ouverte aux démarches Atlantiques des autres acteurs : Villes, Conseils économiques et sociaux, Chambres d'Agriculture). Ce renforcement de notre organisation interne, nous devons l'opérer dans le souci de réussir nos grands chantiers. ...*
- *L'un des grands chantiers est celui du Schéma de développement de l'Espace Atlantique : donner au concept de développement polycentrique une assise solide, faire émerger les idées, les orientations qui permettront d'influencer la réforme de la politique régionale et la naissance d'un schéma d'aménagement à l'échelle européenne.*

Jean-Pierre Raffarin alors premier ministre (2004) :

- *l'Europe donne à tous les régionaux une puissance qui fait qu'aujourd'hui on peut travailler avec Bilbao, Lisbonne ou Glasgow sans passer par Paris »*

Une Puissance ? Le mot est exagéré pour des Régions française qui n'ont jamais eu des moyens d'investissement comparables aux autres et qui la plupart du temps doivent se retourner vers l'État pour les compléter. (NDA)

Enfin Jacques Delors (2006) devant le Comité des Régions :

- *Il faut reconnaître que la dimension nationale de la responsabilité des décisions est plus forte. La responsabilité des Régions, sans disparaître, ne progresse pas. C'est un fait. Mais ne partez-pas battus d'avance. Vous devez vous mobiliser sur le contenu, vous mobiliser en tant que force de proposition !*

Conclusion : Dès sa création en 1989, l'Arc avait fait naître, de Cadix à l'Écosse, un immense espoir populaire. Les Régions se voyaient retrouver des liaisons entre elles qui complétaient leur nécessaire connexion au cœur de la banane bleue. Mais en France, l'insuffisante décentralisation n'a pas permis aux régions riveraines de l'Océan de jouer un rôle d'entraînement alors même que la Bretagne, à l'origine de l'idée, occupait le centre géographique du territoire concerné.

c. Les plans européens

On se saurait affirmer, pour autant que l'Arc Atlantique était un coup d'épée dans l'eau. De nombreux réseaux ont été créés, des dizaines de millions d'Euros affectés à des programmes tels qu'ECLAT, ARCEAU (Connaissance et information), ARCANTEL (Informatisation des ports, MARINEATLANTIC (Ports de plaisance), FINATLANTIC (capital-risque), ATLANTIS (1993) ATLANTIS 2(1996) INTERREG IIIB (Culture), ANATOLE (Économie urbaine) IMAGINA ATLANTICA (Image digitale) TONETA (réseau villes) AT BRAND (City branding).

Toutes ces actions structurant l'ARC, débusquant les initiatives, créant des réseaux...

Mais où est l'Agence Centrale ? Et Nantes Métropole fait-elle autre chose que de « siéger » alors même que la présidence de l'AA est assurée par Mme Morançais, président des Pays de la Loire ? Il semblerait que ce soit plutôt Brest qui s'implique :



3- S'associer plus intimement au GPM

Si des stratégies géopolitiques régionales ou de façades sont évaluées comme nécessaires par les régions comme par l'État et par l'UE, l'expérience montre que les ports, qui sont concurrentiels, ne peuvent prendre la tête et définir les priorités. Le pôle Bretagne Atlantique s'inscrit dans une dynamique territoriale essentiellement bretonne où la Loire-Atlantique, dont Nantes, doit prendre toute sa place.

Nantes Métropole doit peser de son poids à côté du GPM pour les projets structurants, comme les infrastructures des terminaux, les lignes régulières, les industries innovantes.

Les projets nouveaux sont nombreux : Ils peuvent concerner l'évolution des liaisons conteneurisées ou des transports spécialisés : ils dépendent souvent des ouvertures technologiques comme l'éolien, l'hydrolien, la récupération des déchets.... Des retombées majeures peuvent se faire sentir sur le Pays Nantais en priorité.

Conclusion :

L'approche maritime actuelle propre à Nantes métropole, bien que la Ville siège bien dans les réseaux concernés, apparaît surtout comme « cosmétique ».

La conjonction des trois apports dynamiques de Nantes Métropole en direction du Pôle Atlantique, de l'Arc Atlantique et du Grand Port Maritime doit se faire si l'on veut que les spécificités industrielles maritimes se maintiennent et se développent autour de Nantes en bonne intelligence avec les projets. Il s'agit avant tout d'entretenir le marché de ces industries. Deux espaces de projets sont à considérer : le Pôle Atlantique et l'Arc Atlantique. Nantes métropole serait bien avisée d'envisager une étude d'évaluation de cette stratégie à l'instar et en liaison avec celle de Brest.

L'idée est probablement ce que Jules Verne appelait une « espérance exagérée », surtout si on la cumule avec l'investissement nécessaire dans le tourisme et l'image, développée dans un autre débat. C'est pourtant, probablement, celle que des communautés urbaine ou régionales plus autonomes auraient, si elles existaient.

Pièces jointes :

1. La Conférence des villes est plutôt un club rassemblant une vingtaine de villes continentales- Les villes de Grande Bretagne et d'Irlande ne sont pas concernées sauf coopération dans des projets communs.

2. L'Arc Atlantique est un agglomérat de régions solidaires reconnues par l'UE dans le cadre de la CRP, dans le but de faire valoir des dispositions et projets communs au niveau européen.

Conférence des Villes de l'Arc Atlantique

Un article de Wikipédia, l'encyclopédie libre.

La **Conférence des Villes de l'Arc Atlantique** est un réseau d'autorités locales qui travaille avec différentes institutions afin de mettre en avant le rôle des villes de l'Arc Atlantique en Europe.

Histoire

La Conférence des Villes de l'Arc Atlantique, CVAA, a été créée en 2000 à Rennes à l'initiative d'Edmond Hervé, alors Maire de Rennes¹. Dans un contexte où le poids de l'Europe devenait plus important et où les frontières de celle-ci s'élargissaient avec l'adhésion de pays de l'Est, E. Hervé proposa de créer un réseau avec et pour les villes de l'Arc Atlantique afin de les renforcer². En effet, les villes de ces régions partagent une culture ainsi que des enjeux, c'est pourquoi il lui a semblé naturel que « les représentants des Villes de la façade atlantique, désireux de développer un espace de solidarité et de projets » collaborent pour « favoriser leurs synergies et développer de nouvelles coopérations dans des domaines d'intérêt mutuel »³ et cela afin d'augmenter leur visibilité et défendre leurs intérêts communs dans une Europe plus étendue.

C'est suivant cette pensée que la CVAA s'est développée, créant des partenariats entre la France, l'Espagne, le Portugal, l'Irlande et le Royaume-Uni.

Organisation

Instances

La CVAA, dont le siège est basé à Rennes, dispose d'une Assemblée générale, qui se réunit une fois par an pour définir les orientations de la Conférence et décider, par ses résolutions, des actions à mener par l'organisation⁴.

Le Bureau exécutif, élu par l'Assemblée générale, est composé du Président et de quatre Vice-présidents, ainsi que des Présidents des Commissions thématiques

Membres

La CVAA englobe des membres en Espagne (La Corogne, Avilés, Las Palmas De Gran Canaria, Donostia-San Sebastián, Gijón, Santander, Saint Jacques de Compostelle, Séville), en France (AIRE 198, Brest Métropole, Caen, Communauté Urbaine De Bordeaux, Communauté Urbaine De Cherbourg, Grand Port Maritime Nantes Saint-Nazaire, Agglomération de Lorient, Nantes Métropole, Rennes and Rennes Métropole, Saint-Nazaire Agglomération) et au Portugal (Faro, Viana do Castelo, Lisbonne). Elle travaille aussi avec d'autres villes au Royaume Uni sur des projets européens. KI

Mission

La CVAA représente les intérêts des villes de l'Arc Atlantique Européen devant les institutions communautaires mais vise également à améliorer leur communication. L'association aide aussi ces villes à se développer à travers la coopération, entre les villes du réseau mais aussi avec d'autres acteurs européens. L'association aide aussi ces villes à se développer à travers la coopération.

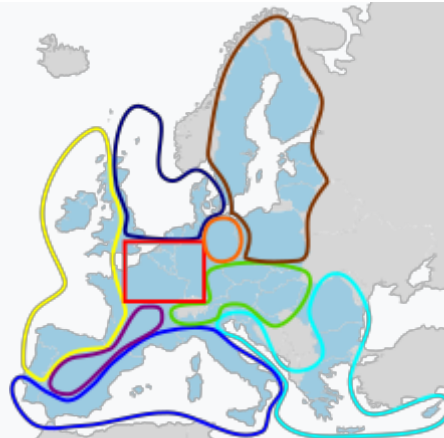
Vision

Les valeurs du réseau représentent l'identité de la CVAA et de ses membres, telles que la coopération et la solidarité, l'innovation et la créativité, l'excellence et le leadership. Quant aux valeurs de l'Arc Atlantique, elles ont été définies à travers une étude menée par le projet ATBrand, et sont les suivantes : ouverture, aventure, authenticité et capacité d'être pionnier.

Actions, outils

En lien avec la Stratégie Urbaine pour l'Arc Atlantique, six axes, dont la première lettre est un « C », résultent de ces objectifs³. La CVAA se définit comme un **Club** international des villes atlantiques : le Forum Urbain de la façade Atlantique européenne. Le marketing territorial atlantique est une question clé. La CVAA est une **Communauté** qui comprend à la fois les villes et les autres acteurs, et, surtout, les citoyens. L'association développe des **Campagnes**. Le lobbying ne se limite pas à une question politique, il est aussi un outil de dialogue citoyen. L'organisation tourne autour de la **Coopération**²⁴: grâce à des projets européens et des échanges informels. La CVAA est reconnue comme un centre de ressources (**Coaching**) pour les villes atlantiques

Arc atlantique (Wikipédia)



Régionalisation indicative du rapport Europe 2000 + :

-  Centre des capitales
-  Nouveaux Länder allemands
-  Arc alpin
-  Diagonale continentale
-  Arc latin
-  Méditerranée centrale
-  Arc atlantique
-  Régions de la mer du Nord
-  Arc baltique



L'Europe atlantique

-  L'Arc atlantique'
-  Europe atlantique
-  Reste de l'Europe

L'**Arc atlantique** est un espace géopolitique décrit par la Commission européenne dans le rapport *Coopération pour l'aménagement du territoire européen - Europe 2000 Plus*².

Le découpage adopté par la Commission dans ce rapport est une simple hypothèse de travail visant à faciliter les analyses et à mettre en évidence les dynamiques transnationales³. La Commission ajoute, par ailleurs, que ce découpage ne vise pas à créer de « nouvelles superrégions européennes »³.

Pour le biogéographe, hormis un lien littoral manifeste par la continuité maritime, cet espace, qui lie 22 régions sur 2 500 km, depuis le 36° N jusqu'au 58° N environ ayant toutes (sauf deux exceptions : Andalousie et Basse-Normandie) au moins une façade littorale baignée par l'océan Atlantique, n'a aucune cohérence biogéographique et il abrite des milieux écologiquement très divers⁴. 30 à 35 % de l'espace appartient au domaine biogéographique méditerranéen, et il n'occupe qu'une faible partie du domaine biogéographique dit « domaine atlantique », sa plus grande largeur (atteinte dans le secteur armorico-normand) ne dépassant pas 400 km⁴. Ces régions présentent néanmoins des points communs, dont une tendance à la périurbanisation, une densité de population souvent élevée, une forte régression des écosystèmes forestiers, une forte fragmentation écologique et pollution lumineuse, une tradition de pêche, et d'ouverture sur la mer, etc.

En 2000, la Conférence des Villes de l'Arc Atlantique, un réseau d'autorités locales travaillant avec différentes institutions dans l'objectif de mettre en avant le rôle des villes de l'Arc Atlantique en Europe, a été créé. Son siège est à Rennes, en Bretagne.

Quelques villes de l'Arc Atlantique

- **Grande-Bretagne** : Glasgow, Liverpool, Cardiff
 - **Irlande** : Belfast, Dublin
-

- **France** : Caen, Rennes, Brest, Nantes, Bordeaux
- **Espagne** : Saint-Sébastien, Bilbao, Santander, Gijon, La Corogne
- **Portugal** : Porto, Lisbonne