



ASSEMBLÉE RÉGIONALE MER • ET LITTORAL



Séance d'installation - 30 juin 2017

SOMMAIRE

Ouverture

M. Bruno RETAILLEAU, président du conseil régional	1
Amiral Emmanuel de OLIVEIRA, préfet maritime de l'Atlantique, préfet coordonnateur de la façade maritime Nord Atlantique - Manche Ouest	5
Mme Nicole KLEIN, préfète de la Région des Pays de la Loire, préfète de la Loire-Atlantique, préfète coordonnatrice de la façade maritime Nord Atlantique - Manche Ouest.	6

La mer est notre avenir : M. Christian BUCHET de l'Académie de Marine	8
--	---

Les défis de la croissance bleue

M. Alain CADEC, député européen	12
M. Vincent BOUVIER, secrétaire général de la mer	13
M. José JOUNEAU, président du comité régional des pêches et des élevages marins	16
M. Francis BERTOLOTTI, président du conseil de surveillance du grand port maritime Nantes Saint-Nazaire	19
M. Arnaud POITOU, directeur de l'école Centrale de Nantes	22
M. Jean-Luc LONGEROUCHE, président de GEPS TECHNO	24
M. Pascal JAOUEN, institut universitaire mer et littoral de l'université de Nantes	26
M. Christophe PRIOU, vice-président du conseil régional délégué à la pêche, la mer et le littoral	31

La protection et la mise en valeur de la mer et du littoral

M. Jean-François RAPIN, président de l'association nationale des élus du littoral	32
M. Loïc MIDY, directeur régional adjoint de l'INSEE	33
M. Paul FATTAL, océanographe, vice-président qualité et développement durable de l'université de Nantes	36
M. Guillaume SELLIER, directeur interrégional de la mer Nord Atlantique – Manche Ouest	38
M. Laurent BOUDELIER, maire de Saint Hilaire de Riez	39
M. Laurent GERAULT, vice-président du conseil régional délégué à l'environnement, la transition énergétique, la croissance verte et le logement	41

La valorisation de notre identité maritime

Mme Françoise HAMÉON, vice-présidente du conseil départemental de Loire-Atlantique en charge du tourisme, de la mer et du littoral	43
M. Christophe PRIOU, vice-président du conseil régional délégué à la pêche, la mer et le littoral	43
M. Stéphan CONSTANCE, vice-président de la fédération des industries nautiques, président d'Allures Yachting	45
Amiral Jacques GHEERBRANT, correspondant régional de la société nationale de sauvetage en mer	47
M. René MONIOT-BEAUMONT, président d'honneur de la maison des écrivains de la mer de Vendée	49

Conclusion : M. Vincent CAMPREDON, directeur du musée national de la Marine	51
--	----

La suite des évènements : organisation et méthodes de travail

M. Christophe PRIOU, vice-président du conseil régional délégué à la pêche, la mer et le littoral	52
---	----

OUVERTURE

Véronique COUZINOU

Merci d'avoir accepté l'invitation de la Région pour l'installation de cette première assemblée mer et littoral des Pays de la Loire.

Je suis Véronique COUZINOU, je suis journaliste correspondante du journal *Le Marin* en Loire Atlantique et j'aurai le plaisir d'animer les tables rondes cet après-midi. Comme le programme est riche et dense et que je sais que tout le monde ne peut pas rester jusqu'au bout, je vais être rapide. Nous allons commencer par une vidéo qui va poser le décor sur les atouts maritimes des Pays de la Loire. Je laisserai ensuite la parole au Président Bruno RETAILLEAU puis à l'amiral Emmanuel de OLIVEIRA, préfet maritime de l'Atlantique et préfet coordinateur de la façade maritime Nord Atlantique Manche Ouest et à Madame Nicole KLEIN préfète de Région Pays-de-la-Loire et de Loire-Atlantique et préfète coordinatrice de la façade maritime Nord Atlantique Manche Ouest.

Nous concluons cette première partie avec un invité de grande qualité, le professeur Christian BUCHET membre de l'académie de Marine, directeur scientifique du programme international de recherche en histoire océanique qui regroupe plus de 260 chercheurs et directeur du centre d'études de la mer de l'institut catholique de Paris. Il a aussi été secrétaire général du Grenelle de la mer. Il viendra nous dire combien la mer est notre avenir.

Un film est projeté.



Discours introductif de Monsieur Bruno RETAILLEAU président du conseil régional

Quand on voit ces images on est fier d'appartenir à une région maritime. Je voudrais, en introduisant cette séance d'installation, remercier les uns et les autres parce que la vie maritime dépend de vous. C'est vous qui en êtes les acteurs, qui que vous soyez. Nous avons souhaité tous vous réunir ce matin. Je salue d'abord Madame la préfète de région, Monsieur l'amiral, le professeur BUCHET, Vincent BOUVIER, le secrétaire général de la mer. Je salue les élus et notamment Alain CADEC qui est député européen, Président d'un beau département maritime mais aussi de la commission pêche du parlement européen. Jean-François RAPIN qui vient du Pas-de-Calais qui est sénateur et président de l'association nationale des élus du littoral. Les représentants des départements, Laurent BOUDELIER pour la Vendée et Philippe GROSVALET pour la Loire-Atlantique qui est représenté. Je remercie également l'ensemble des élus et particulièrement les élus régionaux. Merci à tous les représentants de cette économie maritime au sens le plus large du terme.

Nous avons voulu prendre cette initiative avec l'État et cette assemblée sera coprésidée par l'État avec la préfète de région et par moi-même parce que nous pensions qu'il était important que nous

additionnions nos forces. Malheureusement ; on peut faire le constat que les choses de la mer sont tellement éparpillées et fragmentées que la vision globale n'est pas toujours présente et ne s'impose pas lorsque l'on aborde ces questions. Cette double présidence est nécessaire et découle d'un double constat. Un constat national et un constat régional.

Concernant le constat national, on a l'habitude de dire que la France a le deuxième grand domaine maritime. Il est vrai que nous avons une géographie qui nous donne une prééminence maritime dans le monde puisque nous possédons, grâce à nos territoires d'outre-mer, notamment, le deuxième domaine maritime planétaire. C'est une position exceptionnelle. Nous avons donc cette position géographique. Et nous avons une économie maritime qui se développe. Nous en avons vu quelques images avec STX, le pôle mondial de la plaisance et la pêche. Cette économie maritime représente près de 70 milliards d'euros. Le grand port, bien sûr, y concourt. Cela représente 450 000 emplois en France soit plus que l'automobile. Mais personne ne le dit, ou trop peu souvent. Nous avons des événements planétaires comme nous l'avons vu avec les images du Vendée globe ou avec les images de *The Bridge* survolé avec l'Airbus A380, qui restent gravées dans nos mémoires. Or, malgré tous ses atouts, notre sentiment est que la France tâtonne à définir une grande politique maritime. Mais cela ne date pas d'aujourd'hui. J'adore cette phrase de RICHELIEU : « les larmes de nos souverains ont le goût salé de la mer qu'ils ont oubliée ». C'est une phrase qui caractérise très bien notre être collectif hésitant entre la mer et le continent. Je disais aussi tout à l'heure qu'Austerlitz vient quelques semaines après la défaite de Trafalgar. Mais, finalement, c'est Trafalgar qui va déterminer le sort du premier empire. Tout cela pèse. Nous sommes, en France, à un carrefour d'opportunités maritimes mais notre sentiment est que nous n'en bénéficions pas, n'en profitons pas pleinement et qu'il reste à redéfinir cette ambition et cette grande politique maritime.

Je pense que cela vient sans doute d'un déficit culturel et historique. Mais aussi, sans doute, d'un déficit institutionnel. On voit au niveau national qu'il y a toujours cette discussion pour savoir s'il faut un grand ministre de la mer et de qui dépendent les pêcheurs. Désormais, Nicolas HULOT en aura une partie et le ministre de l'agriculture aura la pêche. Il y a donc souvent un émiettement institutionnel qu'un seul secrétaire général de la mer, même s'il est très performant, ne peut pas totalement combler. Je ne jette pas la pierre à l'Etat puisque je prends également en compte les collectivités territoriales. Par exemple, à la Région, nous n'avons pas un service un peu unifié pour ce qui concerne l'organisation de nos services. C'est désormais le cas avec Bernard de CASTELBAJAC. Au lieu d'un émiettement nous avons considéré qu'il valait mieux réunir un certain nombre de ces questions dans une commission avec la commission économique et notamment des élus dédiés à ces questions comme Christophe PRIOU et Sébastien PILARD et Franck LOUVRIER pour le tourisme. Ce déficit culturel et ce déficit institutionnel pèsent. Et, si on parle souvent de Jupiter en ce moment, il faut que Neptune vienne compenser, si j'ose dire, la puissance jupitérienne.

Au niveau régional, nous allons essayer, pour combler le déficit à l'échelle régionale, de construire une vision globale entre l'État, la Région, les collectivités, entre des usages qui peuvent être contradictoires et même conflictuels. Souvent, mes amis pêcheurs m'ont présenté un certain nombre de cartes qui les excluent, qui excluent la pêche, parce qu'il faut rentrer dans le port, qu'il y a un chenal pour rentrer dans l'estuaire, qu'il y a ensuite des extractions de granulats, des parcs éoliens, des parcs Natura 2000, des zones de protection en mer. Toutes ces superpositions nécessitent désormais une planification qui soit à peu près coordonnée entre nous, entre l'ensemble des usages, parce qu'il n'est pas question d'abandonner un usage par rapport à un autre. Par exemple, il n'est pas question de considérer que la croissance bleue constitue l'activité du futur ce qui devrait entraîner l'abandon de la pêche. Cette voie est clairement une impasse et je ne me reconnais pas dans celle-ci puisque notre stratégie refuse d'exclure des activités qui sont extrêmement importantes et auxquelles nous sommes très attachés.

D'où la nécessité de réunir tous les partenaires pour discuter. Vous êtes nombreux mais, pour se coordonner, il ne faut oublier personne.

Mais, il faut éviter deux écueils. Le premier sera d'essayer de ne pas naviguer en solitaire et le second d'essayer de ne pas faire uniquement des ronds dans l'eau dans le cadre de grands messes. Ne pas naviguer en solitaire est une évidence. Vous êtes environ 150 experts, avec des points de vue extrêmement différents. Vous représentez des activités très différentes puisque vous représentez les acteurs de la recherche, de l'enseignement supérieur, et je salue le président du CESER, mais il faut que nous discutons ensemble autour d'ateliers sur environ 18 facettes. Si l'on constate un oubli, bien évidemment, notre formation peut être évolutive. Mais nous souhaitons une méthode de travail qui ne nous disperse pas. Comme il s'agit aujourd'hui de l'installation, évidemment, nous devons tous nous retrouver d'une manière un peu formelle, solennelle, mais, ensuite il faudra travailler sur des cadres précis, limités, sur des calendriers courts.

Pour ne pas faire des ronds dans l'eau, il faudra, je pense, déterminer des thèmes particuliers. Cette conférence n'a pas pour objet de s'intéresser à tout. On ne peut pas partir dans tous les sens sinon on ne fera rien. Rien ne sortira et vous aurez comme moi le sentiment de perdre votre temps. Pour ne pas perdre son temps, il faut préciser un certain nombre d'objectifs et je pense que, parmi ces objectifs, nous pouvons en donner certains. D'abord avec l'État, qui a cette responsabilité, il s'agit du document stratégique de façade. Il faut que les acteurs et, nous, les collectivités, nous soyons associés sur ce document. Nous devons nous aussi faire un travail, avec le schéma qui nous sera demandé, le SRADDET car on a besoin, sur le littoral, rencontre de la mer et de la terre, d'avoir un certain nombre d'avis. Nous devons préparer ce document qui est un document de très grande planification régionale mais qui ne peut pas être conçu sans consulter un certain nombre d'acteurs. D'autre part, la Région doit établir sa stratégie pour la mer et pour le littoral. Je vous propose de construire cette stratégie sur trois piliers.

Le premier pilier est celui de la protection et de la préservation. Il suffit de voir ces images pour voir qu'une richesse et un patrimoine inouïs nous ont été confiés et que nous devons les préserver. Cela ne peut être un atout économique (et je pense notamment au tourisme) qu'à la condition que ce patrimoine ne soit pas dégradé. Nous avons subi Xynthia qui, je vous le rappelle, est un effet lointain ou précurseur du réchauffement climatique puisque l'élévation du niveau de la mer provoquera des événements climatiques de plus en plus fréquents et violents. Avec la littoralisation et cette agrégation dans les vingt prochaines années d'un maximum de population sur une bande littorale, il y a ce risque de confrontation entre les éléments naturels et les souhaits de nos compatriotes d'être les pieds dans l'eau. Il faut y faire attention. Il y a aussi la question de l'érosion créée de plus en plus par ces phénomènes naturels. La préservation est donc importante, contre les risques qui viennent de la mer (je vous rappelle que nous avons subi l'épisode du Prestige et, avant, de l'Erika) et les menaces qui viennent de la Terre. Je pense aussi aux pollutions et à la qualité des eaux sachant que 12 % seulement des cours d'eau sont considérés comme étant en état de bonne santé écologique. Sachant que les cours d'eau se retrouvent dans la mer.

Le deuxième pilier, après la préservation, est celui du développement économique et de l'innovation. Je pense que si la France peut sortir la tête de l'eau, il faut qu'elle regarde vers le grand large. Je pense que le XXI^{ème} siècle sera le siècle de la mer. Ou ne sera pas. Il faut saisir toutes ces opportunités. De très nombreuses et belles choses se créent dans nos laboratoires de recherche, à l'université, dans nos grandes écoles, dans nos technopôles, dans les pôles de compétitivité et nous souhaitons accompagner ces nouveaux mouvements, comme les biotechnologies, tout en confortant nos activités traditionnelles. Je ne conçois pas que, demain, la Région sacrifie, que ce soit pour les énergies

renouvelables ou pour autre chose, la pêche ou d'autres activités. Il faut créer les conditions d'une coexistence féconde entre ces différents domaines.

Le troisième pilier est le pilier culturel. Le pilier de la sensibilisation. On oublie souvent cette sensibilisation mais je pense que nous pourrions perdre cette culture maritime au regard du renouveau des populations sur la côte. Les deux départements qui connaissent la poussée démographique la plus intense sont les deux départements du littoral, la Loire-Atlantique et la Vendée. Avec un énorme brassage de la population. Et, il y a une mémoire qui est en train de partir. Je pense que, nous, pour les jeunes générations de l'intérieur, mais en même temps pour ceux que nous accueillons, qui viennent d'autres départements de France, nous avons ce devoir de sensibilisation. Et je pense qu'il ne peut pas y avoir de croissance bleue sans conscience bleue. Cela est typique sur la culture du risque. Je l'ai vécu en Vendée à la Faute-sur-mer. C'est absolument typique. Les anciens n'allaient jamais construire là où, à un moment donné, on a construit dans une cuvette mortifère, parce que la mémoire avait été oubliée. Il faut donc, en même temps, que nous nous attachions à cette pédagogie qui est très importante et qui est un des préalables à une vocation maritime. Il n'y a pas un ouvrage sur notre histoire maritime. En tous les cas, nous n'en n'avons pas retrouvé. Il faut donc construire l'ensemble des éléments propres à notre culture et à cette pédagogie.

Concernant notre rayonnement, je pense que nous devons nous inscrire dans de grands réseaux. C'est la raison pour laquelle j'avais accepté de présider la commission de l'Arc atlantique qui réunit, à partir de cinq grands pays, dix-sept grandes régions maritimes d'Europe. Je pense qu'il faut s'y inscrire pleinement. Je suis très heureux, aussi, qu'Alain CADEC vienne nous parler d'Europe parce que l'Europe ne doit pas oublier que c'est un grand continent européen et pas seulement un cap de l'Asie et que nous sommes à part entière un continent maritime. Je pense que là aussi il y a énormément de travail à faire.

Pour conclure, Victor HUGO avait eu cette belle expression en disant que la mer était à la fois un espace de rigueur et de liberté. Je vous propose que ces deux mots puissent définir, en même temps, ce que nous ferons dans nos travaux. Il s'agira pour cette conférence d'être un espace de liberté et la parole sera totalement libre. Et en même temps un espace de rigueur car je crois à la rigueur comme à quelque chose de nécessaire pour pouvoir aboutir concrètement et faire aboutir nos travaux.

Si nous sommes capables, et je pense que nous pouvons l'être, de respecter ces deux exigences, alors, cette assemblée jouera pleinement son rôle : être le navire amiral des politiques maritimes ligériennes et tracer un nouveau cap pour une nouvelle ambition maritime des Pays de la Loire.

Applaudissements.



Intervention de l'Amiral Emmanuel de OLIVEIRA
préfet maritime de l'Atlantique, préfet coordonnateur de la façade maritime
Nord Atlantique - Manche Ouest

Monsieur le président de région, Madame la préfète de région, Mesdames et Messieurs, les élus, Mesdames et Messieurs, oui, Monsieur le président, vous l'avez dit, le fait maritime doit être mieux mis en avant dans notre pays. Pour cela, nous souhaitons disposer d'un lieu de dialogue entre terre et mer réunissant autour de l'État et des élus tous les acteurs du monde maritime du monde terrestre et du monde littoral. Je me réjouis donc vivement de la naissance de notre assemblée que j'aurais grand plaisir à coprésider.

La mer est un espace ouvert, riche, dangereux et fragile. Fragile car, située au fond du golfe de Gascogne, la région pourrait être le réceptacle de toutes les pollutions marines et aussi, par ses fleuves, elle pourrait emporter en mer des pollutions terrestres. Nous devons protéger cet environnement fragile pour que continuent à se développer la pêche, l'aquaculture, le tourisme et toutes les activités humaines en mer. C'est en particulier ce rôle de protection qui est dévolu au dispositif POLMAR qui vise à prévenir et à lutter contre les pollutions quelle qu'en soit la nature. C'est aussi le rôle du plan d'action pour le milieu marin et des plans de surveillance et de contrôle du milieu marin. C'est le rôle, enfin, des zones Natura 2000, au large, que nous allons installer très prochainement pour protéger les récifs profonds, les oiseaux marins et les cétacés.

C'est aussi un espace dangereux car nos tempêtes savent être terribles. Il ne faut pas oublier qu'au large, 43 000 navires naviguent chaque année sur le rail transportant 800 millions de tonnes de marchandises, dont 250 millions de tonnes de marchandises dangereuses, hydrocarbures principalement. Nous veillons au quotidien, pour assurer la sécurité et la sûreté de ce flux de marchandises et aussi des 1,3 million de passagers qui sont transportés chaque année. Cet espace est dangereux car, si nos côtes sont si agréables, elles recèlent aussi des pièges qui nous ont amenés à secourir sur la façade 7 000 personnes l'année dernière, au cours de 3 500 opérations de sauvetage.

Mais l'espace maritime est riche de l'énergie du vent que nous exploiterons prochainement sur les deux champs éoliens de Saint-Nazaire et des deux îles. Des prototypes supports d'éoliennes flottantes sont déjà en cours d'assemblage dans les formes de radoub de Saint-Nazaire. Riche de ressources alimentaires dont il faut encore développer l'exploitation durable par les acteurs socio-économiques locaux. Je salue le président JOUNEAU qui porte cette volonté. Riche de granulats marins indispensables à la construction immobilière qu'il faut savoir exploiter tout en préservant l'environnement. Riche de flux maritimes commerciaux qu'il faut accroître au profit de la région. Riche, enfin, d'un tourisme de sports nautiques, de navigation de plaisance, qui constitue un attrait majeur.

C'est aussi un espace ouvert à tous les trafics, vertueux ou illicites, que nous surveillons avec soin. Je me réjouis à ce propos de l'installation prochaine d'un peloton de sûreté maritime et portuaire à Saint-Nazaire, un peloton de gendarmerie qui veillera à la sécurité du grand port, en particulier dans le cadre de la lutte et de la prévention contre le terrorisme.

Ouvert sur le grand large, enfin, qui apporte ressources et richesses, aventures et plaisirs, innovation et dynamisme. Dans le cadre de mes missions propres, et dans celles partagées avec Madame la préfète de région, la préfecture maritime sera à vos côtés pour faire vivre notre assemblée. À travers l'expérience de notre participation au conseil maritime de façade, aux instances bretonnes, nous porterons avec vous un regard plus maritime sur cet espace qu'il nous faut partager sans cadastrer.

Cela répond à votre souhait de conciliation des usages, Monsieur le président. Gérer sans enfermer, préserver sans figer, protéger sans entraver les développements économiques.

Ce travail de mise en valeur, nous le ferons avec vous, Mesdames et Messieurs les élus, et avec le concours de tous les acteurs ici présents, pour assurer la continuité entre la mer et la terre. Je vous remercie.

Applaudissements.



Intervention de Madame Nicole KLEIN
préfète de la Région des Pays de la Loire, préfète de la Loire-Atlantique,
préfète coordonnatrice de la façade maritime Nord Atlantique - Manche Ouest

Monsieur le président du conseil régional, Monsieur le secrétaire général à la mer, Amiral, Mesdames et Messieurs les élus, je voudrais d'abord saluer une dynamique qui permet d'articuler politique maritime et dynamisme des territoires. Monsieur le président, trois mois seulement après la conférence de presse du 16 mars dernier annonçant la constitution d'une assemblée régionale mer et littoral, je me réjouis que nous soyons de nouveau réunis, entourés de l'ensemble des acteurs concernés par la mer et le littoral même si, cette fois, nous n'avons pas vue sur la mer. La dernière fois, c'était devant le port. J'y vois la manifestation d'une volonté de faire progresser cette politique qui s'ouvre vers le large en s'appuyant sur la dynamique et les atouts des territoires spécifiques. Pour relever ces défis, des initiatives ont été prises et continuent de l'être aux différentes échelles.

La mer et le littoral sont l'une des clés pour relever les défis mondiaux que constituent les transitions écologiques, énergétiques, et numériques. J'y ajouterai bien volontiers l'impératif du développement, de la recherche et de l'innovation, notamment pour dépasser les tensions que peut parfois susciter la remise en perspective de la politique globale.

L'assemblée que nous inaugurons aujourd'hui s'insère dans un continuum d'initiatives prises aux différentes échelles, en réponse à ces grands défis. En Europe, en particulier à travers deux directives majeures, est structurée l'ambition d'une politique maritime intégrée. La directive cadre stratégie pour le milieu marin votée en 2008 afin de reconquérir le bon état écologique du milieu marin pour une mer propre, saine et productive. La directive planification des espaces maritimes, plus récente, votée en 2014, a pour objet d'organiser le déroulement des activités humaines en mer dans l'espace et dans le temps afin de garantir leur efficacité et leur durabilité. Au niveau national, quatre plans d'action pour le milieu marin ont été adoptés en avril 2016, en application de la directive cadre précitée. Une stratégie mer et littoral, adoptée en début d'année, manifeste cette volonté d'inscrire le maritime comme un élément clé de l'avenir de notre pays.

Des documents stratégiques de façade sont en cours d'élaboration dont un, pour ce qui nous concerne directement, en façade Nord- Atlantique - Manche Ouest, soit l'espace maritime au droit des régions Pays de la Loire et Bretagne. À partir du cadre fixé par la stratégie nationale, ce document a vocation à

traduire et à porter la vision de l'avenir que nous souhaitons en matière de mer et de littoral et de réponse aux exigences fixées par les deux directives européennes précitées. Au niveau régional ou infrarégional, la création de cette assemblée régionale pour la mer et le littoral des Pays de la Loire concrétise la volonté de l'État d'offrir une place confortée aux collectivités territoriales dans la déclinaison de la stratégie maritime nationale. Le choix du président du conseil régional d'une coprésidence Etat-Région matérialise sa volonté d'un partenariat fructueux avec l'État dans cette politique à la dimension régaliennne importante, qui induit une exigence de complémentarité des initiatives d'autant plus forte. L'ARML doit nous permettre de faciliter cette approche complémentaire.

Ces travaux doivent être le pivot d'une approche complémentaire entre les différentes échelles, l'Europe, le national et le régional. Travailler ensemble sur les éléments d'une ambition régionale me semble être un excellent moyen d'adopter une approche complémentaire dans les travaux en cours. Je songe bien évidemment aux travaux pilotés par l'État comme à ceux conduits sous la responsabilité des collectivités locales. Sous le pilotage de l'État, le document stratégique de façade et beaucoup d'autres choses sous le pilotage des collectivités locales. Il s'agit d'atteindre le bon état écologique du milieu marin, de développer une économie bleue durable, de réussir la transition écologique pour la mer et le littoral et de contribuer au rayonnement maritime de la France. Au pilotage des collectivités, reviennent les travaux menés par le conseil départemental de Loire-Atlantique mais aussi la future stratégie maritime du conseil régional, volet maritime du schéma d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires comme l'a dit le président du conseil régional, le SRADDET.

À son niveau, l'État veillera à ce que toutes ces instances et ces travaux soient cohérents et complémentaires avec la stratégie élaborée pour la façade maritime qui ne pourra, de toute façon, pas se suffire à elle-même. C'est ici à la lumière de mon expérience de préfète coordinatrice, fonction que j'exerçais auparavant sur la façade Manche Est Mer du Nord que l'articulation avec la dynamique régionale m'apparaît la plus féconde. Au travers de l'assemblée régionale mer et littoral, il s'agit donc d'exprimer un projet de territoire pour réfléchir et rendre plus concret une vision stratégique d'ensemble au niveau de la façade maritime qui, sinon, risquerait de perdre pied avec la réalité du terrain. Nous avons besoin des deux pour réussir, hauteur de vue et actions concrètes. C'est cette exigence de réussite au service de l'intérêt général qui doit nous conduire pour que nos débats soient toujours constructifs.

Dans ce souci de complémentarité des initiatives et des échelles d'intervention, l'État apportera tout son soutien et son savoir-faire ainsi que celui de ses services à la réussite de cette assemblée qui, j'ai bien entendu, va travailler dans la rigueur et la liberté. Merci.

Applaudissements.



La mer est notre avenir

Intervention de Monsieur Christian BUCHET de l'Académie de Marine

Monsieur le président du conseil régional, Monsieur le préfet maritime, Madame la préfète, Monsieur le secrétaire général de la mer, Mesdames et Messieurs les élus, chers amis, je souhaite d'abord adresser un très grand merci au président de me faire l'honneur d'être convié parmi vous cet après-midi en me confiant une vingtaine de minutes pour vous lancer un cri. En disant que la mer est l'avenir de la terre. Vous le savez mais encore faut-il maintenant en emprunter les moyens. Je ne vais pas évoquer véritablement la région puisque les travaux sont devant nous.

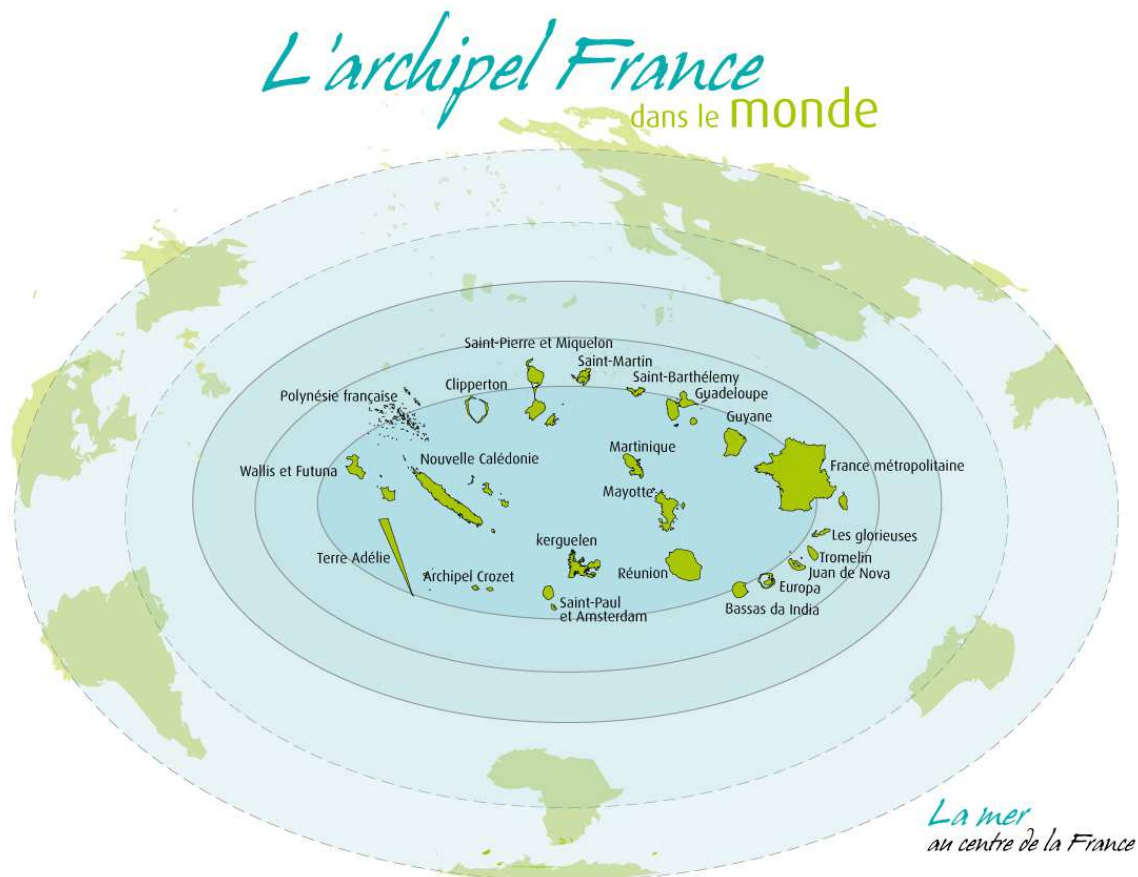
Ce que je voudrais simplement partager, avec vous, c'est un certain optimisme, un certain enthousiasme, en vous disant que nous sommes bien nés de 3 à 113 ans. Ce n'est pas une génération sur trois qui est bien née. Nous vivons, et tout particulièrement en France, une période exceptionnelle. C'est un économiste et historien qui vous parle. Le temps que nous vivons est un temps qui ne se produit pas une génération sur trois mais c'est un temps que nous n'avons pas rencontré depuis 400 ou 500 ans, à la Renaissance. Une période incroyablement positive.

La Renaissance avait quatre piliers. Le premier était une forte croissance démographique. On n'a jamais connu une croissance démographique comme aujourd'hui. Depuis octobre 2014, nous sommes 7 milliards de terriens sachant que sous Napoléon, en 1804, nous n'étions qu'un milliard. En 2025, bientôt, nous serons 8 milliards de terriens et la population mondiale devrait culminer aux alentours de 2050 entre 9,1 et 9,3 milliards. C'est-à-dire qu'en 33 ans la population mondiale va croître de 2 milliards de terriens soit deux fois la population mondiale du temps de Napoléon 1^{er}. C'est dire que, sans la mer, on ne passe pas. C'est le premier pilier de la Renaissance. Et nous l'avons aujourd'hui à plein. C'est la croissance démographique.

Le deuxième pilier de la Renaissance, c'était énormément de découvertes techniques. On a tous en tête les formidables travaux de Léonard de Vinci mais vous savez mieux que moi que, depuis 15 ans, on a plus découvert que durant toute l'histoire de l'Antiquité. Et notamment de plus en plus dans le domaine maritime.

Le troisième moteur de la Renaissance, c'était les nouvelles routes maritimes. Les routes américaines, avec 1492 mais aussi avec, tout aussi important, 1488 où on double le cap de Bonne-Espérance à la pointe sud de l'Afrique ce qui fait basculer l'histoire du monde. C'est peut-être la fin du commerce équitable puisque le grand commerce qui passait à travers toute la Terre maintenant est directement cherché par l'armateur européen. Aujourd'hui, non pas dans 10 ans ou 20 ans, nous avons de nouvelles routes maritimes. On n'en parle pas suffisamment dans leur dimension géopolitique. Je pense au passage du Nord-Ouest et du Nord-Est. Il y aurait beaucoup à dire. Nous avons donc trois des quatre piliers, déjà, qui ont fondé la Renaissance.

Le quatrième pilier est peut-être celui qui nous manque. La Renaissance était sous-tendue par une philosophie résolument optimiste, porteuse d'élan et d'allant, qui s'appelait l'humanisme. Aujourd'hui, même si j'espère que cela va changer, en France, c'est plutôt la sinistrose, à couper au couteau. On n'entreprend rien. On a peur de tout. Alors, se lancer sur la mer, qui est un domaine à risque, surtout pas ! C'est peut-être pour ça, d'ailleurs, que notre pays a toujours été le champion du protectionnisme. Parfois hostile à l'économie de marché et refusant le goût du risque qui fait pleinement partie de l'aventure de la vie. Les trois grandes religions monothéistes pourraient nous parler de la mer et de la spiritualité, cela « dépoterait » beaucoup et cela ferait du bien.



La vraie carte de France, celle que l'on ne vous montre jamais, est celle que vous avez devant vous. Ce n'est pas un hexagone, avec une formidable région, en bas à droite, la Corse. Là où vous avez toutes les terres françaises. Lorsque nous avons réalisé cette carte avec Gérard d'ABOVILLE pour le Grenelle de la mer, nous avions le rêve complètement naïf de voir cette carte figurer dans les écoles. Il y a tous les territoires de la nation française. On m'a dit qu'elle était trop conceptuelle. Mais cela montre bien que c'est la mer qui est au cœur de notre territoire. Certes, nous n'avons pas respecté les points géographiques mais la conséquence de tout cela c'est que, jamais, de toute notre histoire, même au plus haut de la période napoléonienne, jamais notre pays n'a été aussi grand qu'il l'est depuis 1994.

Depuis l'application des accords de Montego Bay puisque nous avons plus de 11 millions de kilomètres carrés. Comme l'a rappelé le président, nous sommes le deuxième domaine maritime au monde. Mais je dirais le premier, parce que nous sommes mieux ventilés que le premier et le troisième. Le premier, ce sont les États-Unis. Le troisième, c'est l'Australie. Nous avons 2 millions de kilomètres carrés de plus que l'Australie mais vous comprenez bien que le premier et le troisième ont ce domaine maritime grâce à leur métropole tandis que, nous, c'est grâce à l'outre-mer. L'outre-mer est la chance de la France. Et, la France, par l'outre-mer, est la chance de l'Europe. Or, que fait-on de l'outre-mer aujourd'hui ? Ne pourrait-on pas, un jour, marier, peut-être dans le cadre d'un grand ministère de la mer, où sous l'autorité du secrétaire général de la mer, la mer et l'outre-mer ? C'était l'idée géniale de COLBERT. Et de tous les autres. Sauf que, aujourd'hui, on ne fait pas du tout cela. Vous avez sous les yeux autant de stands du savoir-faire français, de toutes nos entreprises, partout, de par le monde. C'est dire que nous sommes merveilleusement bien placés. J'irai plus loin, parce qu'on est là pour parler librement. Je dirais que l'on a tout fait, en France, depuis 25 ou 30 ans, pour lutter contre le chômage. Sauf une chose. Une politique maritime.

Vous allez me dire que je suis naïf. Mais qu'est-ce que c'est qu'une politique maritime ? Ce n'est pas seulement la croissance bleue. Je fais partie de ceux qui ont beaucoup réfléchi sur ce concept. C'est formidable cela fait comprendre à tout le monde que toute entreprise, toute collectivité, qui est sur le littoral, a une vertu à se développer mais c'est plus que cela : c'est une politique d'aménagement du territoire. Et c'est ce qui nous manque, en France. Je vais vous donner un élément que l'on n'évoque jamais, qui est le fruit du résultat, en partie, de mes étudiants. Tout passe par des conteneurs. Aujourd'hui, deux conteneurs sur trois qui rentrent ou qui partent de France passent par trois ports communautaires Anvers, Hambourg, et Rotterdam. Je vais prendre l'exemple de la région PACA. Un conteneur sur deux qui rentre ou qui sort de cette région passe par un de ces trois ports. Notre pays n'est pas en situation de compétitivité structurelle. C'est pour cela, Monsieur le président, que vous voulez vous tourner vers la mer. La région française la mieux reliée au maritime s'appelle l'Alsace Lorraine. C'est une réalité étayée par des chiffres. Plus vous vous décalez de l'Alsace-Lorraine, moins vous êtes compétitif. Quelle est l'entreprise qui n'a pas besoin d'importer et d'exporter ? Il y a des surcoûts à l'importation et des surcoûts à l'exportation. Je triche un peu, mais j'avoue que je triche. Si je prends un produit volumineux et qui ne coûte pas cher, comme un réfrigérateur, le coût d'acheminement de ce frigo entre Anvers, premier port français selon l'expression de NAPOLEON, et la ville de Rennes, est 400 fois plus élevé que le coût de transport de ce même frigo entre Shanghai et Anvers. Comment voulez-vous que votre pays soit compétitif ? J'avais lu le rapport de Monsieur GALLOIS demandé par le président HOLLANDE. On avait demandé au président de la SNCF qui, on le sait, est très bonne pour le transport des passagers mais moins pour le fret. Il disait qu'il ne fallait pas rougir de nos infrastructures comme du port du Havre qu'il a fallu 500 ans pour édifier mais qui est l'un des meilleurs ports européens. Il était déclaré meilleur port européen il y a deux ou trois ans par des professionnels européens. Sauf que, lorsque que le conteneur arrive au Havre, il arrive dans un cul-de-sac. Comme Marseille. Les ports régionaux ne marchent pas parce que les grands ports ne marchent pas. Le port du Havre ne marche pas parce que tout arrive au Havre mais qu'ensuite il faut le décharger sur un train qui va faire des kilomètres avant d'être déchargé sur une barge et d'arriver à Paris ou en Île-de-France à 6 km/h alors que cela va infiniment plus vite et coûte infiniment moins cher par Anvers et Rotterdam. Où en est le développement du canal Seine Nord dont rêvait VAUBAN, bien avant NAPOLEON ? Où est le développement de l'axe Seine dont on parle depuis fort longtemps ? Le problème de la mer est qu'elle ne touche que le littoral. Or, il faut faire rentrer la mer à l'intérieur des terres. Il y a un corridor de fret ferroviaire, le corridor numéro trois, qui passe par Anvers, Bâle, Rotterdam, et qui s'arrête à Lyon car il n'a pas été prolongé de Lyon à Marseille. Comment voulez-vous que notre pays soit compétitif à partir du moment où nous avons un surcoût à l'import et à l'export ?

C'est cela qu'il faut faire comprendre à la France. Vous l'avez dit, il convient enfin que la France se tourne vraiment vers la mer. J'ai eu le grand honneur et le privilège de diriger un programme de recherche avec 264 chercheurs qui ont fait une pesée de la mer dans l'histoire de l'humanité. Avec cinq ans de recherche, de la Préhistoire jusqu'à aujourd'hui. Le résultat est patent, il a été présenté au Sénat le 30 mars dernier. Vous avez quatre pages dans votre revue. Que dit le résultat ? Il est intangible. Pour toute entité, qu'elle soit privée, entrepreneuriale, étatique, être près de la mer est la condition du succès du développement de l'économie. L'histoire nous donne clairement les résultats. Jusqu'à une certaine vision de la géopolitique. C'est celui qui tient les flux mondiaux. Les guerres de la Révolution et de l'Empire, la Première et la Seconde guerre mondiale, et la Guerre froide, sont des conflits ou c'est toujours la mer qui l'emporte. La mer a donc la vertu de tirer notre croissance. Pas simplement à travers la compétitivité et la politique de grands travaux. Vous savez que la chancelière allemande a inauguré il y a peu un port de 16 m de tirant d'eau. Le président OBAMA a décidé de consacrer 48 milliards de dollars au développement portuaire. Où est notre politique portuaire à nous ? Alors que nous sommes le pays le mieux placé géographiquement, comme nous ne l'avons jamais été ? Et que nous avons toutes les technologies avec le CNRS, l'IFREMER etc. Nous sommes au deuxième ou troisième rang

du savoir-faire scientifique. Nous avons toute la technologie. Vous allez me dire que nous n'avons pas d'argent mais nous avons beaucoup plus d'argent que beaucoup d'autres.

C'est simplement une question de volonté. Ou la France se tournera vers la mer, et va optimiser ses atouts, où elle ne le fera pas, et elle déclinera. Il y a officiellement une Europe de la mer, mais elle n'est pas véritablement animée. Ce serait l'honneur de la France de la porter mais nous devrions d'abord avoir notre politique maritime pour que l'on ne nous renvoie pas dans nos buts.

Je pense qu'il est important que les régions se saisissent véritablement de cet enjeu. Je ne vais pas vous décliner les secteurs puisque vous allez le faire dans vos groupes de travail mais je voudrais simplement vous dire qu'en 2025 75 % de la population mondiale sera concentrée sur une bande littorale de 75 km. Sauf qu'en 2025 nous ne serons pas 7 mais 8 milliards. Au pic démographique 2050 sur cette même bande littorale de 75 km il y aura 80 % de la population mondiale. Sans la mer, on ne passe pas. Il ne s'agit pas de faire n'importe quoi avec la mer, il faut la préserver. Car nous n'aurons pas d'océan de rechange. Il faut parfaitement allier développement économique et développement durable que l'on pourrait appeler développement désirable. La mer a tout un tas de solutions au niveau énergétique, pas qu'avec les éoliennes. Avec les hydroliennes. L'énergie thermique des mers. J'en passe et beaucoup d'autres. Au niveau de l'alimentation, vous avez la question de la pêche, de l'aquaculture et nous sommes bons dans ce domaine. Le secrétaire général de la mer, dans le cadre d'une formidable initiative qui est France maritime, vous montrera que l'on est très bon. Vous connaissez la construction navale, vous savez que nous sommes au troisième rang des pêches maritimes en Europe et au deuxième rang pour l'aquaculture. Et au premier rang pour la conchyliculture. Que l'on a une marine qui est encore aujourd'hui un fleuron dans sa capacité de projection de puissance. On est au deuxième rang maritime au niveau des assurances. Nous sommes déjà partis en mer parce que le comportement change. Mais nous devons aller plus loin. Puisque nous n'avons pas véritablement de politique maritime. La mer est la chance de la France, elle est notre avenir.

Pour conclure, je dirais, au-delà de tout cela, que la mer a une vertu pédagogique extraordinaire. Elle nous apprend le sens de la responsabilité et de l'initiative. Se tourner vers la mer, c'est sortir de nos enfermements, de nos peurs, et enfin nous mettre dans une dynamique de flux, de compétitivité, de croissance et d'emploi. À titre personnel, je crois que c'est aussi une école formidable de vie.

Applaudissements.



Les défis de la croissance bleue

Véronique COUZINOU

Ce n'est pas facile de passer après Christian BUCHET. Nous allons enchaîner avec la première table ronde. Je commence par vous dire que vous pouvez poser des questions par SMS ou dans la salle avec un micro. Je passe la parole à Alain CADEC, député européen.

Alain CADEC

Bonjour à tous. Monsieur le préfet, Monsieur le président, professeur quel lyrisme dans votre propos. Cela donne de l'énergie. Mesdames et Messieurs les élus, Mesdames et Messieurs, je voudrais remercier le président de m'avoir invité aujourd'hui et saluer cette initiative de créer cette assemblée régionale mer et littorale. Les Pays-de-la-Loire sont évidemment une région littorale, par la Vendée, par la Loire-Atlantique. Associer l'État et les deux départements à cette initiative me paraît extrêmement important. Alors, « l'Europe l'Europe l'Europe » comme disait quelqu'un de bien plus célèbre que moi. L'Europe c'est d'abord une ambition maritime affichée très clairement parce que, en matière de transport maritime, l'Europe fait beaucoup mais également en matière de pêche, d'aquaculture, puisque j'ai le privilège d'être le président de la commission de la pêche du parlement européen et que nous avons beaucoup travaillé dans ce domaine. J'ai été rapporteur, lors du dernier mandat, du fonds européen des affaires maritimes et de la pêche, le FEAMP. C'est un fond qui peut paraître mineur par rapport au budget européen. Il est à mon sens trop étroit puisque, pour la période 2014-2020, il représente 6,6 milliards d'euros, ce qui peut paraître, en valeur absolue, assez important mais est assez peu à l'échelle de l'Europe. Donc, je pense qu'il est nécessaire que ce fonds européen soit plus important. Mais il faudrait que le budget global de l'Union européenne soit également plus important. Ce qui constitue une forme de quadrature du cercle pour l'instant.

Quand j'en parle au président de la commission, Jean-Claude JUNCKER, il me dit que ce n'est pas simple et qu'il faut aller chercher de l'argent. Qu'il faut d'abord que l'Union européenne ait des ressources propres. C'est un autre débat. Je rappelle quand même que l'Europe, sur 28 pays, pour quelques mois encore, regroupe 23 pays avec des façades littorales, ce qui est beaucoup. C'est donc l'Europe de la mer mais aussi l'Europe de la pêche, de l'activité maritime à travers l'aquaculture. Je regrette, professeur, mais la France, et l'Europe en général, ne sont pas de très bons élèves en matière d'aquaculture. L'aquaculture européenne représente 5 % de l'aquaculture mondiale ce qui, évidemment, est très peu. Nous avons un retard considérable à rattraper en cette matière. Il est vrai que, dans certains domaines, comme la conchyliculture, l'Europe et notamment la France sont devant, mais il y a d'autres techniques aquacoles, notamment sur le poisson, où nous avons beaucoup de chemin à parcourir.

Vous avez parlé d'une des approches à l'échelle européenne, avec les aménagements du territoire. Comme je l'ai dit en conférence de presse, je parlerai d'aménagement du "merritoire". C'est un jeu de mots, certes, mais cela veut dire ce que cela veut dire. Je pense que la Région est bien placée pour avoir cet aménagement. Le président parlait des problèmes de sécurité, de transport maritime et tout cela concerne l'aménagement du territoire. Sans cet aménagement, l'activité économique sociale humaine disparaît.

Il y a eu pendant quelques années, en Europe, certains ayatollahs qui voulaient supprimer purement et simplement la pêche. Or, si vous la supprimez, vous supprimez les bateaux dans les ports et vous détruisez l'aménagement du territoire. Aujourd'hui, la volonté de la Commission de la pêche au

parlement européen est de développer l'activité de la pêche, de l'organiser, de préserver la ressource, parce que c'est important, mais aussi de la développer encore un peu plus.

Avant, on disait que la femme était l'avenir de l'homme. Elle l'est toujours. Mais la mer est l'avenir de la terre. Je pense que c'est vrai. C'est incontestable et l'Europe en est parfaitement consciente.

Comme le président l'a dit, la France est le deuxième domaine maritime du monde mais, si l'on ajoute tous nos partenaires européens, l'Europe est la première sur le plan de l'économie maritime au monde. Vous avez parlé des ports d'Anvers, de Rotterdam, qui sont des ports européens. Ce sont de bons exemples et l'on devrait s'en inspirer. En créant ces diagonales qui permettent de faire voyager les différentes denrées.

L'Union européenne est très attachée au développement maritime, au développement de la pêche particulièrement. La région, ici, est très tournée vers la mer et vers la pêche. Je reviens sur le lien entre Jupiter et Neptune fait par le président. Il est vrai qu'à un moment on a parlé d'alignement des planètes. Mais j'ai l'impression que l'on peut toujours regretter que Jupiter ait oublié Neptune.

Applaudissements.

Véronique COUZINOU

Je passe la parole à Vincent BOUVIER, secrétaire général de la mer.

Vincent BOUVIER

Monsieur le président, Monsieur le préfet, Monsieur le professeur, Mesdames et Messieurs les élus, Mesdames et Messieurs. Merci infiniment, Monsieur le président, de m'avoir donné l'occasion de m'exprimer devant vous aujourd'hui dans le cadre de l'installation de cette assemblée. Je voudrais très rapidement rappeler ce que fait le Secrétaire général de la mer avant de vous dire quelques mots de ce comité France maritime dont le professeur a parlé et que nous venons de créer.

Le secrétaire général de la mer a été créé en 1995 en partant d'une considération très simple. Le sujet mer, maritime, est éclaté entre plus de dix ministères et il faut créer une instance qui permette de coordonner les politiques maritimes même si on peut considérer que cet effort de coordination demeure encore insuffisant. C'est bien le secrétaire général de la mer, placé directement auprès du premier ministre, qui, selon le décret, coordonne les politiques maritimes, sans limitation du champ. Cela peut concerner aussi bien l'économie que l'environnement, la recherche, l'éducation ou les problèmes de sûreté ou de sécurité maritime qui aujourd'hui sont de plus en plus prégnants.

J'ajouterai que dans ce vaste ensemble, il y a une compétence particulière confiée au secrétaire général de la mer qui est la coordination de la fonction garde-côtes, la coordination de l'action de l'État en mer. C'est une action très vaste avec la police des pêches, la lutte contre la piraterie, la lutte contre le terrorisme, la protection de l'environnement, le sauvetage. Cette compétence de l'action de l'État en mer s'arrête lorsque nous entrons dans une compétence spécifiquement défense nationale. Le secrétaire général de la mer a des compétences civiles et n'a évidemment pas de compétences militaires. Dans cette coordination de la fonction garde-côtes de l'action de l'État en mer, il s'appuie sur les préfets maritimes qui jouent ce rôle de coordinateurs de l'action de l'État en mer au plan local dans leurs façades maritimes respectives. Il y a trois préfets maritimes dans la France hexagonale et des délégués pour l'action de l'État en mer dans nos terres ultra-marines. Le préfet maritime a donc deux

casquettes sur la tête, une casquette purement militaire, la Défense nationale, et une casquette civile, avec la coordination de l'action de l'État en mer au plan local. Je voulais simplement faire ce rappel et je pense que vous connaissez le secrétaire général de la mer.

Cette table ronde va porter sur l'innovation et sur le développement économique. Qu'est-ce que ce comité France maritime que nous avons déjà évoqué ? Le principe de sa création a été décidé lors des assises de l'économie et de la mer de la Rochelle en 2016. La mer est au cœur des grands enjeux et sera notamment au cœur des grands enjeux du XXI^{ème} siècle, géopolitiques, économiques, de sécurité et bien d'autres. Nous sommes dans un contexte de rude compétition et de concurrence économique très forte. Dans cette grande bataille, ouverte depuis longtemps, mais encore plus aujourd'hui, la France a des atouts. Ils ont été rappelés. La structuration de nos filières économiques, la présence de notre marine nationale sur tous les océans, la qualité de notre recherche, la réputation de notre pavillon et puis bien sur notre domaine maritime. La deuxième zone économique exclusive au monde. Il faudrait même ajouter, même si nos droits sur le plateau continental sont moins importants que sur la zone économique exclusive, que nous avons un programme d'extension du plateau continental avec 500 000 km² de plus qu'aujourd'hui par rapport aux 11 millions de kilomètres carrés de la zone économique exclusive. Et, si nous réussissons à faire adopter au niveau international tous nos programmes d'extension, nous aurons un million de kilomètres carrés de plus au titre de notre plateau continental. Je me demande même si, en superficie, de ce fait, on ne doublerait pas les États-Unis. Il y a donc des atouts, des enjeux mais, pour le dire d'une phrase, sortons de l'incantation, agissons et trouvons des moyens concrets d'agir. C'est un peu ce qu'il y avait en arrière-plan dans la création du comité France maritime. Mettons-nous ensemble autour d'une table et essayons ensemble de définir quels sont les grands objectifs de notre politique maritime pour demain avec une volonté, puisque l'on parle économie, et que ce comité est spécialisé économie, pour construire une grande filière économique maritime comme nous avons été capables, historiquement, de construire une filière aéronautique par exemple. Cela paraît très ambitieux, j'en conviens, mais c'était bien cela l'idée de départ avec, au fond, deux grands objectifs. Cet objectif général de construction d'une filière, et une fonction de levée des blocages, de levée des obstacles qui peuvent survenir.

Il faut être, je crois, très précis et très concret car on ne peut pas faire tout d'un coup et il faut se mettre d'accord sur des objectifs concrets et un calendrier. Concernant la composition du comité, l'idée, au départ, était, et c'est pour cela qu'il a été construit, avec le *cluster* maritime, de réunir autour de la table les filières économiques du maritime. Une dizaine ou une quinzaine, avec une coprésidence entre le président du *cluster* maritime et le secrétaire général de la mer.

Mais une politique maritime ne peut pas se construire, se concevoir et s'exécuter au plan national sans la collaboration étroite, y compris dans son élaboration, avec l'échelon local. Donc, il y a au sein du comité la représentation de l'État mais aussi des régions et au-delà puisque nous invitons aussi l'association des élus du littoral et l'assemblée des départements de France. Une volonté de co-construire et de se mettre d'accord sur de grands objectifs, pour construire ensemble cette politique maritime. Sur l'organisation, je ne serai pas trop long. Il y a ce comité, que j'évoquais. Nous travaillons entre les différentes réunions du comité avec une plate-forme opérationnelle resserrée avec un certain nombre de cellules précises, une cellule financements parce qu'il faut se repérer dans les financements du maritime, ce qui n'est pas évident : financements européens et financements nationaux. Il faut aussi, à travers cet exercice de repérage, repérer nos lacunes, où est-ce que nous ne sommes pas bons, pour financer le maritime. J'ai une petite obsession, que je partage avec d'autres, c'est le financement de l'innovation en matière maritime. En se demandant si l'on finance assez la prise de risque, qui est le début du processus d'innovation, lorsque l'on n'est pas sûr de la rentabilité économique d'un secteur.

Ne faut-il pas trouver des voies originales pour financer le point de départ du processus d'innovation, la prise de risque par l'industriel ultérieurement.

Cet enjeu est européen et j'étais la semaine dernière à la direction générale des affaires maritimes à Bruxelles où ils travaillent également sur ce sujet. Il y a également une cellule Europe très importante pour traiter, recueillir les préoccupations des partenaires sur des sujets comme le Brexit et faciliter l'accès vers Bruxelles et les administrations européennes pour les professionnels comme pour les élus. Il y a également une cellule qui a pour tâche de recueillir des données sur l'économie maritime car elles ne sont pas toujours consensuelles mais qu'il faut parfois discuter. Il faut essayer d'y voir clair et de prévoir et anticiper les évolutions de l'économie maritime et faciliter notre adaptation. C'est très ambitieux et je rappelle que nous n'en sommes pas là mais je crois que c'est un objectif important.

Voilà comment est organisé ce comité. Nous avons commencé nos premiers travaux et nous sommes donnés un certain nombre d'objectifs par filière ainsi que des objectifs transversaux. Nous avons saisi toutes les filières, les régions et, au fond, dans les propositions qui sont faites, dans les observations, on s'aperçoit que l'on retrouve beaucoup de thèmes transversaux. Comme par exemple la nécessité de l'innovation et de la recherche. Ou la question de l'attractivité des métiers de la mer, de la formation, et par conséquent du rapprochement entre l'offre de formation et les besoins tels qu'ils sont exprimés par les entreprises et les industriels. La formation est le deuxième sujet transversal sur lequel nous allons travailler très vite. Et, aussi, et cela ne vous surprendra pas, le sujet portuaire qui n'est pas simplement une question maritime mais aussi la question du port et la question de l'hinterland et du lien entre le port et la terre. J'apprécie votre jeu de mots quasi lacaniens, Monsieur le député. Je le retiendrai et je citerai toujours l'auteur. La question portuaire est une question transversale particulièrement importante sur laquelle nous souhaitons travailler. Et puis, nous travaillons plus largement sur une feuille de route pour recenser des objectifs, avec un calendrier, et nous permettez d'avancer concrètement avec vous, avec les professionnels des différentes filières que j'évoquais.

C'est une tâche qui est lourde. Énoncée ainsi, elle peut paraître très ambitieuse. C'est une méthode originale d'association du public et du privé et, quand je dis public, je conçois le secteur public au sens le plus large et pas simplement le national mais aussi le local et l'europpéen puisque, comme vous le rappeliez, l'Europe s'investit sur la mer et que nous construisons aujourd'hui une politique maritime intégrée au niveau européen. Sur les sujets sûreté, sécurité, surveillance, nous sommes dans un temps où va se constituer progressivement une fonction de garde-côtes européens. Donc, bien sûr la France devra se positionner sur ces questions pour être capable de concevoir au niveau européen un système de surveillance à l'échelle européenne connecté et coordonné. C'est à la fois très technique mais d'une grande importance politique. Je pourrais multiplier les exemples mais nous devons, dans la conception de nos politiques, avoir présente à l'esprit cette dimension européenne. Elle sera même internationale.

Je terminerai en insistant sur le fait (et c'est aussi le sens de ma présence ici) que nous voulons absolument associer à ce travail l'échelon régional. Les régions sont présentes au comité France maritime. Les régions sont une force de proposition pour nous aider à construire une politique nationale, mais elles conçoivent aussi leur politique au niveau régional et je crois que ce comité est là aussi lorsque des mesures ont été décidées, lorsque les régions nous signalent certaines questions, notamment concernant le lien avec Bruxelles, pour jouer ce rôle de courroie de transmission si nécessaire et pas simplement vers les administrations centrales de l'État mais aussi vers Bruxelles.

Dernier exemple concernant les régions, elles ont une compétence majeure en matière économique mais aussi en matière de formation et de formation professionnelle et je crois que ce sont vraiment des champs sur lesquels nous devons travailler ensemble.

Merci de m'avoir reçu, accueilli et écouté.

Applaudissements.

Véronique COUZINOU

J'invite les intervenants de la première table ronde à me rejoindre. Monsieur JOUNEAU, installez-vous. Nous allons parler des défis de la croissance bleue. Nous allons commencer par parler de la pêche. Nous allons parler d'un sujet majeur qui vous tient à cœur et à la profession, qui est le renouvellement des professionnels et des pêcheurs et le renouvellement des outils qui est vraiment au cœur d'une stratégie maritime ambitieuse à construire.

Monsieur JOUNEAU est le président du comité régional des pêches et des élevages marins des Pays de la Loire.

José JOUNEAU

Je présente d'abord ce que représente la pêche pour la région. Il y a six ports principaux bien placés, vingt-et-un points de débarquement avec la spécificité que nous pratiquons un peu tous les métiers autant estuariens que côtiers qu'hauturiers. Il y a 97 espèces de produits, ce qui donne une certaine flexibilité à notre fonctionnement. La tendance, aujourd'hui, est de renouveler l'outil, pour demain. Pour moi, c'est très dangereux d'aborder le problème ainsi car nous avons certainement le potentiel, aujourd'hui, en région, de créer l'outil. Il suffit d'aller voir un chantier et de lui dire sur 10 ans nous avons besoin de 100 bateaux de pêche. Je pense que ce chantier fera tout pour avoir un département dédié. La moyenne d'âge de nos navires, aujourd'hui, est de 26 ans. La moyenne d'âge des marins, parce que je pense qu'on oublie trop souvent les gens qui font avancer les bateaux, est de 47 ans. Il me paraît terriblement dangereux de demander de renouveler la flotte car c'est aborder le problème par le petit bout de la lorgnette. Nous verrons cette question dans quelques années. La flotte ne se renouvellera réellement que si, derrière, il y a une réelle volonté. Le volet social, économique est prépondérant. Il faut redonner de l'attractivité à notre métier. Un métier qui, depuis 50 ans, a presque une croissance à deux chiffres.

Nous sortons de plusieurs années de crise mais la pêche ligérienne a su prendre le tournant en 2008. En Pays de la Loire, il y a une forme de tempérance. C'est un milieu où tout est en rondeurs, tout est en douceur car, s'il y a un grand estuaire, il y a aussi de nombreuses petites rivières. Il n'y a jamais d'eau salée à 100 %. Et les hommes sont pareils. Nous arrivons donc à faire passer beaucoup de choses. Nous avons su prendre le tournant environnemental parce que c'était une évidence. Si certains ont protesté, cette dimension est très vite rentrée dans les normes. La transition énergétique et le renouvellement de la flotte doivent intervenir de la même manière. Je rappelle que notre région est la deuxième, en valeur, de France.

Il faut penser à renforcer nos lycées maritimes. Ils sont au nombre de trois et constituent le cœur de notre métier. En redonnant réellement une ambition aux jeunes, en leur faisant comprendre que le métier de pêcheur est un beau métier.

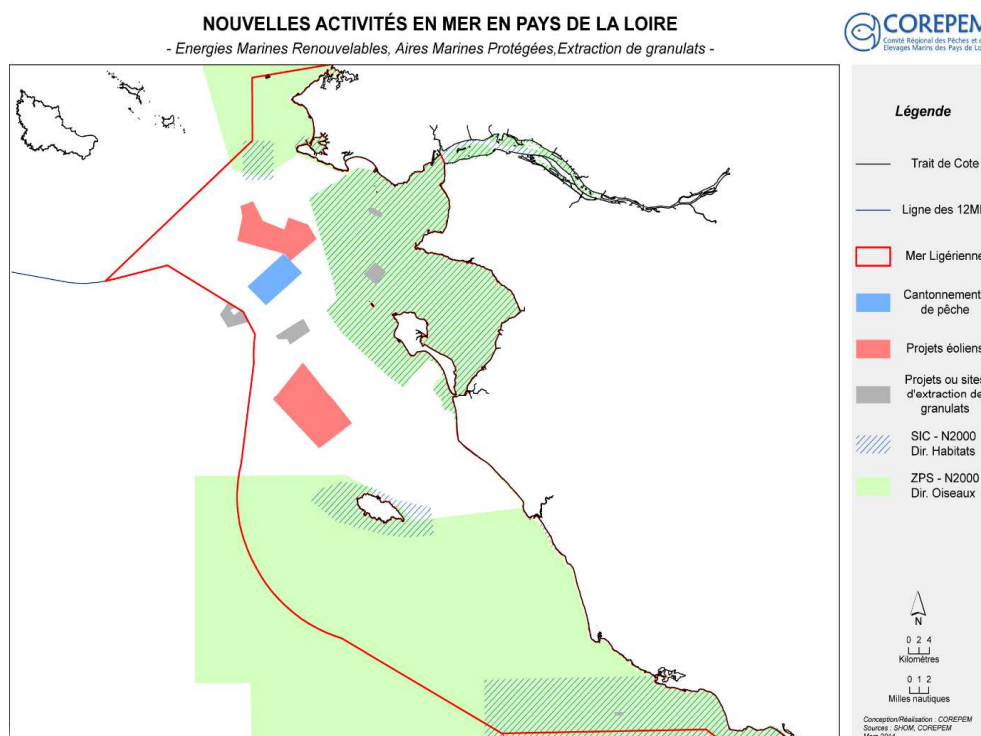
Véronique COUZINOU

Pourquoi est-ce plus difficile aujourd'hui quand on parle des pêcheurs ? Est-ce du fait de l'image de la pêche qui peut apparaître ancienne, avec peu de liberté, la dureté de la tâche ? Alors que les pêcheurs aujourd'hui affirment avoir des libertés et travailler dans un métier qui leur permet de bien gagner leur vie même s'il faut être courageux et passionné. Ils ajoutent que la ressource est présente qu'elle est revenue et qu'il y a toutes les raisons d'être optimiste.

José JOUPEAU

C'est parce que le discours sur la pêche n'est pas tenu par les acteurs eux-mêmes. Beaucoup de gens se revendiquent représentatifs du monde de la pêche alors qu'ils n'ont jamais embarqué sur un bateau. Parler d'un coucher de soleil en mer d'Irlande au soir d'une tempête, il faut l'avoir vécu pour le rendre. La mer est un métier de passion, comme l'agriculture. C'est un artisanat. Pour parler de son avenir, il faut certes connaître son histoire, mais je crois que l'on a trop parlé de l'histoire de la pêche mais que l'on ne parle pas assez de son présent. C'est un secteur économique à part entière. A l'île d'Yeu, on fait de la tarte aux pruneaux alors qu'il n'y a jamais eu de pruneaux à l'île d'Yeu. C'est venu de la mer. Cela veut dire beaucoup de choses. Cela veut dire que les ports ont besoin des autres. Tout comme la région Pays de la Loire a besoin des autres régions. Nous savons le dire. Les autres ne savent pas le dire. Quoique, on y arrive.

Il est vrai que nous avons besoin du renouvellement de l'outil mais nous ne souhaitons pas aborder ce sujet en revendiquant des outils neufs. Ce genre d'hypothèses n'est possible que si l'on a validé le fait que l'accès à la ressource et le droit à produire sont la base de notre activité. Les quotas sont redéfinis tous les ans, le 22 décembre. Ils baissent tous les ans. Ce n'est plus acceptable. Il nous faut des plans de pêche pluriannuels multi-spécifiques, avec de la visibilité. Et se rendre compte que notre pêche évolue parmi d'autres pêches européennes avec des techniques différentes.



La diapositive évoque les eaux ligériennes. 75 % des eaux ligériennes, de l'estran jusqu'à 12 miles, sont détenus par des activités économiques ou environnementales. Il va y avoir les deux parcs éoliens. Il y a des zones d'extraction de granulats et le reste est constitué par des autorisations nationales de pêche (ANP) ou des zones de champ de tir. Nous sommes dans un environnement en perpétuelle évolution. Aujourd'hui, on veut cartographier, cadastrer la mer comme un PLU. Or, la pêche s'intègre et nous avons des contacts avec tous les acteurs pour permettre de prendre en compte la pêche pour montrer qu'elle peut être source d'enrichissement et de valorisation de la donnée parce que l'on s'aperçoit qu'il n'y a pas beaucoup de monde qui dispose de données maritimes aujourd'hui. Il s'agit de se faire connaître positivement même si l'on n'est pas d'accord sur tout. Nous avons notre manière de voir, de penser, nous souhaitons la conserver mais je pense que si nous nous faisons accepter par l'environnement autour et que nous savons partager et nous faire connaître, nous pourrons donner un avenir à notre profession.

Véronique COUZINOU

Vous pouvait peut-être dire un mot du navire du futur puisque c'est un programme de recherche et développement soutenu notamment par la Région Pays de la Loire. Où en sommes-nous, comment évolue le projet ?

José JOUENAU

Je préférerais que l'on parle plutôt de la propulsion du navire. Quand nous avons fait le tour du navire, on ne pourra pas inventer à nouveau le fil à couper le beurre. C'est une propulsion à pile à combustible. En partenariat avec la DCNS, même si elle nous a un peu éjectés. Elle avait l'ambition de développer une pile anaérobie pour les fameux sous-marins nucléaires australiens. La pêche a servi de porteur, au départ. Mais cela nous permet d'apprendre à évoluer parmi les grands groupes. On sait maintenant pourquoi nous nous sommes « fait avoir » une fois, et nous ne le ferons pas une deuxième fois. L'expérience n'a pas de prix. Nous croyons énormément à l'hydrogène, dans le contexte de la transition énergétique. J'espère qu'un de mes petits-enfants, s'il n'est pas pêcheur, sera au moins marin, et pourra naviguer sur un navire à hydrogène. Il n'aura pas de bruit, mais il aura les mêmes sensations qu'avec un moteur thermique. Cela lui ouvrira énormément de possibilités. Si nous avons accepté d'avoir des champs d'éoliennes, c'est justement pour pouvoir produire de l'hydrogène. Il faut être rationnel. C'est du donnant-donnant. Si nous pouvons apporter notre contribution à un avenir meilleur, je pense que la pêche doit être reconnue comme vecteur, facilitateur, pour les nouvelles technologies.

Véronique COUZINOU

Je vous pose une question que je poserai à tous les intervenants. Quels sont pour vous les pistes incontournables pour construire une stratégie maritime audacieuse ?

José JOUENAU

J'espère que cette assemblée va se rendre compte qu'il y a quelque chose de bien à faire et que l'on doit servir d'exemple parce que cela existe ailleurs. Mais je ne suis pas persuadé que l'on va aborder ici les choses de la mer comme on les aborde ailleurs. J'espère qu'il y aura du débat, j'espère qu'il y aura de la conviction, j'espère qu'il y aura de l'ambition. Dans notre métier, nous nous revendiquons de Colbert parce que le code maritime n'a pas évolué depuis. On nous le reproche assez. Quand on se promène dans une forêt, la forêt de Mervent, par exemple il y a des arbres qui ont 350 ans. Vous rendez-vous compte de la vision de cet homme ? L'Hermione a été construite avec ces arbres. Il y a

350 ans. Elle a traversé l'Atlantique et elle est revenue. Cela nous donne un peu de marge. Dans 350 ans, on fera le bilan, mais je crois que l'on a tout intérêt à s'inspirer de cette manière de voir parce qu'il y a plein de choses à inventer. Mais il faut écouter ce que disent les uns et les autres. Nous avons tous des activités à défendre et si l'on pouvait tous avancer dans le même sens, je crois que l'on pourrait vraiment faire quelque chose de bien. Pourquoi parler de terre alors que, vue de l'espace, elle est bleue ?

Véronique COUZINOU

Nous allons passer à des bateaux un peu plus gros avec les bateaux que l'on voit dans le port de Saint-Nazaire. Notamment avec vous, Francis BERTOLOTTI, président du conseil de surveillance du grand port maritime Nantes Saint-Nazaire. Je vais vous laisser dresser un peu le portrait et parler de ses difficultés ainsi que de ses leviers de croissance pour les années à venir.

Francis BERTOLOTTI

Merci à Monsieur le président et aux organisateurs de cette initiative de nous permettre cette expression. Vous allez voir passer des diapositives qui vont vous rappeler certains ordres de grandeur concernant le port. Je voudrais simplement en retenir deux. 25 000 et 100 millions. 25 000 est le nombre d'emplois portuaires induits par le grand port maritime. C'est une quote-part des 31 200 emplois qui ressortent de l'analyse de l'INSEE. À ce niveau-là, nous sommes, sur ce critère en tout cas, le troisième grand port maritime de France continentale. L'autre chiffre est 100 millions. 100 millions d'euros, c'est ce que l'on a investi depuis 2012, sur une période de 5 ans, et même 120 millions si l'on va jusqu'à aujourd'hui, à la fois pour entretenir le patrimoine, mais aussi pour innover et développer. Sur ces 120 millions, 30 % sont destinés à la transition énergétique et aux énergies renouvelables. Voilà ce que représente le port. Je discutais récemment avec le président de l'union maritime qui disait avoir beaucoup de chance parce qu'il y a tout sur ce port.

Les difficultés tiennent un peu à la structure de fonctionnement de cet établissement puisqu'il a différentes vocations qui sont parfois antagonistes. C'est un port d'État, c'est un port régional, c'est un port énergétique, c'est un port généraliste, c'est une entreprise marchande, et c'est un service public. Vous voyez la complexité issue des fonds baptismaux de l'organisation portuaire. C'est un exercice très difficile que d'essayer d'optimiser ces différents aspects. Mais un exercice que l'équipe de direction du port, sous la houlette de Jean-Pierre CHALUS réussit, avec un réel succès, si l'on observe le chemin parcouru, en quelques années. C'est le trafic énergétique fossile qui qualifie le mieux ce port comme port d'État. Il y a 70 % de pétrole, de gaz et de charbon. Mais, malheureusement, ces trafics sont tributaires à la fois des marchés mondiaux et des décisions politiques alors que nos moyens d'action sont limités. Je peux caractériser les marchés mondiaux. L'Asie a appelé beaucoup le gaz en particulier depuis l'accident de Fukushima. Le gaz étant payé plus cher là-bas, il a disparu de nos côtes. Les gaz de schiste ont remis sur le marché du charbon à faible coût et pour cette raison, là aussi, le gaz qui représente 20 % de notre trafic a perdu 80 % de ses volumes et de sa valeur.

Mais, je vous rassure, les choses sont en train de s'arranger. En revanche, sur le port régional et sur le port généraliste, c'est précisément là que nous avons des leviers d'action et que nous réussissons à gérer notre croissance. Avec de réels succès. Nous sommes à peu près sur tous les fronts. Par exemple, nous avons une antenne en Chine, qui a permis d'établir des liens de confiance, et de créer de vraies filières. ADG est un grand logisticien chinois qui nous connaît, maintenant. Les quelques dizaines de conteneurs que nous échangeons avec eux sont devenus des centaines et maintenant des milliers. Pour exporter des produits agroalimentaires. La Chine est notre première destination et

ressource de conteneurs. Mais on développe aussi l'Afrique de l'Ouest, le Maroc la péninsule Ibérique. Tous ces trafics sont essentiellement liés à des filières régionales et ont permis une diversification qui a pallié, partiellement, ces difficultés liées à l'énergie. Nous avons eu des difficultés mais, si je puis dire, entre « nous ne sommes pas restés les deux pieds dans le même sabot ».

Entreprise marchande et service public, voici aussi une dichotomie qui peut rendre schizophrène, parfois. C'est précisément là que le conseil de surveillance intervient, principalement parce qu'il doit arbitrer entre ces deux dimensions. Le meilleur exemple est le développement des éoliennes *offshore*. En 2011, on a décidé en conseil de surveillance, de permettre à la direction du port d'engager beaucoup d'argent pour construire une filière prometteuse qui, aujourd'hui, est en plein développement. C'est une quote-part des 120 millions d'investissement que j'évoquais tout à l'heure. Voilà pour le constat des difficultés actuelles.

Les choses sont en train de s'arranger, si je puis dire. Les volumes sont une condition nécessaire pour équilibrer les contraintes difficilement compressibles que sont les charges sociales, et le dragage qui correspond à 25 % des coûts de fonctionnement. Je salue tous ceux qui ont œuvré pour que l'État prenne en charge ce qui lui revient. Aujourd'hui, en 2017, nous avons reçu 96 %, déjà, de la dotation prévue au titre de l'année 2017. C'est exceptionnel. Voilà qui participe à la trajectoire financière redressée du port. Et, comme les volumes énergétiques reviennent eux aussi, nous sommes aujourd'hui à 27 millions de tonnes pro forma de l'année et sur un *trend* en amélioration avec certains clignotants qui se mettent au vert.

Véronique COUZINOU

Avec un objectif de 30 millions d'ici trois ans environ ?

Francis BERTOLLOTTI

Je ne sais pas. Le trafic est indispensable comme ballast d'activité mais ce n'est pas la seule dimension. Nous avons aussi à prendre notre part dans les filières industrielles et dans l'innovation et dans la société en général.

Je me permets d'indiquer que les atouts sont les grandes filières industrielles, la raffinerie, avec un niveau technologique de première valeur. Le terminal méthanier est également un atout précieux puisque ces installations permettent aujourd'hui de faire du transbordement de navires à navires ce qui va permettre, par exemple, d'accueillir des méthaniers chargés de gaz sibérien à partir de l'année prochaine avec le projet Yamal. Ce que tous les ports ne savent pas faire. Un autre point de vigilance est crucial, c'est l'avenir des centrales thermiques à charbon de Cordemais avec l'impact que ce sujet a, à la fois sur la dimension industrielle de l'estuaire et sur l'emploi. Ce qui est effectivement difficilement mesurable aujourd'hui.

Il y a donc eu une période difficile, qui semble s'achever et je pense qu'avec un peu de recul, on pourra mesurer le travail accompli qui est générateur de progrès réels pour les années futures. Je suis donc raisonnablement optimiste.

Véronique COUZINOU

Quelles sont les pistes, selon vous, pour construire une stratégie audacieuse ?

Francis BERTOLOTTI

Je pense qu'il y a trois axes. Le premier concerne le volume. Il n'y a pas que le volume, mais on en a besoin. Il faut le développer à travers tous les nouveaux trafics, mais surtout développer l'hinterland. Parce que l'activité en mer se fait à terre. Il manque 50 km d'électrification pour nous connecter au réseau rhodanien. Une enquête publique est en cours. J'ai été auditionné à ce sujet-là, car c'est vital. Concernant les volumes, il faut je pense faire feu de tout bois. Le développement du flux fluvial est également un axe intéressant. Nous allons essayer de renouveler l'expérience d'il y a quelques années avec des dorsales plus solides comme celle d'AIRBUS. Sachant qu'AIRBUS revoit sa logistique en notre faveur dans la répartition des échanges à l'échelle mondiale.

Il s'agit également de l'intégration dans les filières industrielles que nous supportons et dans le développement de la technologie et de la nouvelle technologie. Nous développons par exemple beaucoup de choses sur le sud Loire qui devraient intégrer des dimensions un peu prospectives. Je pense également que l'investissement est le nerf de la guerre quelle que soit l'industrie.

Et je terminerai en évoquant l'un des investissements que nous avons réalisés, il y a quelques années alors que beaucoup de gens se demandaient à quoi cela pourrait bien servir. Il s'agit de la forme Joubert. Nous avons investi 18 millions d'euros. On ne parlait pas beaucoup d'éoliennes à cette époque-là et la forme Joubert est l'endroit où on va pouvoir les pré-assembler avant qu'elles ne partent. Et, la semaine dernière, le Queen Mary a réussi à entrer. C'était une première mondiale.

Applaudissements.

Véronique COUZINOU

Nous allons parler des EMR, après, et je voudrais donner quelques chiffres. Je rappelle que le port de Nantes-Saint-Nazaire se structure autour des EMR, notamment avec le hub logistique qui a été préparé pour un futur parc éolien *offshore*. Avec, actuellement, des renforcements de quais pour accueillir les colis lourds et notamment la logistique autour des éoliennes. De l'usine GENERAL ELECTRIC, des stations électriques fabriquées par STX France, qui partiront de Saint-Nazaire début 2018 pour deux parcs, en Belgique et en Allemagne.

Francis BERTOLOTTI

J'ai peut-être oublié un point. En termes de développement, il faut préférer ce que l'on appelle en anglais le *brownfield* au *greenfield*. On ne fera plus de *greenfield*. Il est tellement difficile d'investir sur des surfaces vierges aujourd'hui. Mais profitons de ce qui existe. Il n'est pas dramatique d'ajouter une cuve ou d'ajouter un quai, ou un portique. Ou de linéariser un trait de côte tout simplement. En allongeant, on peut en effet accueillir de grands bateaux et ainsi faire partie des quelques rares ports qui peuvent accueillir les trafics des plus grands ports mondiaux. Cela fait aussi partie de l'avenir.

Véronique COUZINOU

Pour finir sur les EMR, j'ai un chiffre très parlant. En effet, la filière EMR française est née en Pays-de-la-Loire puisque, aujourd'hui, 42 % des quelques 3 000 équivalents temps pleins de la filière EMR française se trouvent ici. Il s'agit des toutes premières statistiques de l'observatoire des énergies de la mer qui est né au moment des assises de l'économie de la mer en novembre dernier. Cet observatoire

est né lui aussi en Pays de la Loire puisqu'il est notamment co-animé par Christophe CLERGEAU. La filière est donc là, est lancée depuis plusieurs années.

Nous allons passer la parole à Arnaud POITOU, directeur de Centrale Nantes, qui est un peu le moteur de cette croissance bleue en Pays de la Loire notamment autour de la R&D, et des EMR et du navire du futur. Comment est né cet écosystème ? Qui fait qu'ici on s'attache beaucoup à ce que la recherche soit en corrélation avec le tissu industriel pour faire naître des projets concrets et des projets d'innovation ?

Arnaud POITOU

Je voudrais citer trois mots clés. Le premier est le mot recherche. Le deuxième est le mot innovation. Le troisième est création de valeur.

Ce qui caractérise la recherche dans les Pays de la Loire et singulièrement à l'école Centrale qui va bientôt fêter son centenaire, c'est que cette recherche s'appuie résolument sur deux pieds. La science, et la technologie. Souvent, en France, les chercheurs ont l'impression que la science est très au-dessus de la technologie or, nous, nous assumons complètement que des ingénieurs de haut niveau fassent de la technologie. L'école Centrale, les universités et les autres établissements du territoire en général font se côtoyer des chercheurs plutôt théoriciens avec des plates-formes technologiques. Des équipements très structurants, relativement chers, qu'il s'agit de choisir et développer, pour développer le territoire. Dans le domaine de la mer, l'école Centrale a la chance de disposer de moyens très significatifs et uniques en leur genre. Nous avons un bassin de traction, et un bassin de houle. L'Union européenne aide les entreprises et les laboratoires qui veulent avoir accès à des grandes infrastructures de recherche dans le domaine des bassins susceptibles de tester des solutions d'énergies marines. L'Europe répartit environ 50 bassins sur le continent. Celui de l'école Centrale de Nantes arrive numéro un des demandes européennes. Et, de très loin. Nous avons aussi un site d'essais en mer qui s'appelle SEM-REV au large du Croisic. Nous sommes en train d'y poser les ancrages de la première éolienne *offshore* flottante, FLOATGEN. Le flotteur est aujourd'hui en cours de construction sur le port de Saint-Nazaire.

Véronique COUZINOU

Flotteur qui sera décaissé dans la forme Joubert dont on parlait tout à l'heure.

Arnaud POITOU

Le béton armé utilisé est complexe à fabriquer car il s'agit de grands voiles et d'un béton très fortement chargé en renforts métalliques. Cela n'a été possible qu'avec de nouvelles créations de béton développées il y a une quinzaine d'années, des bétons auto-plaçants. Et l'école de Nantes a été porteuse du projet national sur ces bétons qui ont rendu possible la création de ce flotteur. Il faut donc de la science, et de la technologie pour faire de l'innovation.

Je crois que ce que la Région a compris, c'est qu'il fallait utiliser des *clusters*. Pour faire se rencontrer des acteurs différents. En ce qui concerne la mer, il s'agit évidemment du pôle mer Bretagne Atlantique. Faire se rencontrer des acteurs totalement différents autour d'une problématique pour que les acteurs académiques que nous sommes soient mieux conscients de l'usage qui peut être fait et de la demande qui peut émerger d'un secteur industriel. J'aime bien caricaturer les choses en disant que pour réussir un projet, en général, il faut répondre à trois questions. La première est quoi ? La deuxième, comment ?

Et la troisième pour qui ? En général, les chercheurs académiques répondent bien à la première question, correctement à la deuxième mais pas trop à la troisième. L'intérêt de ces *clusters*, pour des académiques, comme nous, est qu'ils permettent de retourner la ligne du temps. Au lieu de commencer par le quoi pour arriver au pourquoi, et de terminer par le pour qui, nous commençons par cette interrogation, pour qui ? Et, cela, nous ne pouvons pas le déterminer si nous ne sommes pas avec les bons acteurs. Si l'on commence ainsi par le pour qui pour aller vers le comment avant de revenir au pourquoi, alors, selon moi, on fait vraiment de l'innovation. La vraie différence entre la recherche et l'innovation se situe donc dans le sens du temps.

Avant d'arriver dans la région, je n'avais pas cette expérience des *clusters*. J'ai ainsi découvert cette capacité très simple à faire se rencontrer les acteurs dans différentes situations pour créer un continuum où l'on peut s'intéresser à l'innovation.

Le troisième terme clé est la création de valeur. Il faut donc que cette innovation rayonne. En ce qui nous concerne, depuis une vingtaine d'années, nous avons l'habitude de le faire avec de grands groupes industriels. Je pense que nous savons le faire et qu'il est important que nous le fassions. En revanche, une de nos marques de fabrique est notre capacité à penser cette création de valeur aussi en termes de création d'entreprise. Historiquement, l'école a été le siège de créations d'entreprises. Avec des anciennes comme SIREHNA qui a été rachetée ensuite par Naval group, ou de plus récentes comme HydrOcean. Ou, dans le cadre du développement de sites en mer, INNOSEA qui est une autre start-up de l'école fonctionne bien puisqu'après quatre années d'existence, l'année dernière, elle a dégagé un bénéfice de 400 000 euros.

J'ajoute que ce rayonnement n'est pas que local. Il faut également le percevoir dans une dimension nationale et internationale. La mer ne s'arrête pas en Pays de la Loire. La mère est vraiment internationale. Je pense que c'est ce message qu'il faut porter. L'école est en développement au Japon, sur des sites d'expérimentation en mer puisque nous avons signé récemment un partenariat avec la NEDO qui est l'équivalent de l'ADEME.

L'école participe également à un défi économique dont on parle insuffisamment, qui est le défi économique de la formation dans l'enseignement supérieur. Depuis 15 ans, le nombre d'étudiants dans le monde a augmenté de 150 millions. C'est le même nombre que le nombre de véhicules fabriqués chaque année dans le monde. Et, environ, un étudiant coûte le prix d'une voiture. Entre 10 000 et 20 000 euros. Cela signifie que l'augmentation du marché de l'enseignement supérieur a été de 1 500 à 2 000 milliards d'euros en 15 ans. Un pays comme l'Australie a 28 millions d'habitants. Et, son premier produit à l'export est l'enseignement supérieur. Pour 18 milliards de dollars canadiens. Et sans parler des frais de vie des étudiants qui dépensent là où ils vivent. Pour les États-Unis, cela représente 100 milliards de dollars. Contre quelques dizaines en France. Il y a un vrai enjeu en France. L'école Centrale accueille aujourd'hui de nombreux étudiants internationaux sur cette dynamique maritime parce que les meilleurs étudiants dans le monde voient à Nantes une possibilité pour développer leurs compétences.

Véronique COUZINOU

Quelles sont pour vous les pistes incontournables pour construire une stratégie maritime ambitieuse ?

Arnaud POITOU

Je pense d'abord qu'il faut amplifier les collaborations de tous niveaux avec des élus, des entreprises (le continuum est très important) ainsi qu'avec des étudiants de l'enseignement supérieur de tous les niveaux. Il faut faire se côtoyer des BTS, des licences professionnelles, des ingénieurs, des doctorants, car cela est source d'avenir.

Par ailleurs, nous ne devons pas avoir peur de l'échec. Je pense que la crainte de l'échec produit de la paralysie. Personnellement, je pense que quand on n'a jamais échoué c'est que l'on n'a pas été suffisamment loin.

Le troisième point concerne la sérendipité. En effet, parfois on cherche quelque chose, et on trouve autre chose. Il ne faut pas en avoir peur car c'est au contraire très positif. Si je devais faire un parallèle entre la recherche et l'agriculture, je dirais que la recherche n'est pas du tout comme la culture du blé où l'on sait comment faire pour avoir un bon rendement à l'hectare. Il faudrait plutôt rapprocher la recherche de la culture de la truffe. Il faut en effet créer un bon écosystème, un bon environnement avant d'attendre et de regarder.

Véronique COUZINOU

Je passe la parole à Jean-Luc LONGEROCHE, président de GEPS TECHNO, toujours sur le sujet des EMR. Je rappelle que vous êtes un ex-ingénieur de STX France et qu'un jour vous vous êtes intéressé au domaine des énergies marines. Vous avez créé, avec deux autres ingénieurs du chantier naval GEPS TECHNO qui est une start-up qui développe et conçoit des solutions innovantes pour récupérer les énergies marines et pour l'autonomie en mer. Parallèlement, vous développez aussi des stabilisateurs passifs antiroulis pour les navires et les plates-formes *offshore* avec ou non récupérateur de l'énergie pour que ces navires consomment moins de carburant. Je crois que l'un de ces stabilisateurs est actuellement testé sur le Thalassa de l'IFREMER.

Jean-Luc LONGEROCHE

Il équipe le navire Thalassa et il va rester sur le Thalassa.

Véronique COUZINOU

J'ajoute que vous êtes finaliste depuis une dizaine de jours du concours EDF-pulse dans le cadre de VivaTech. C'est le premier projet maritime retenu. Je vous invite donc à voter pour ce projet.

À qui s'adresse vos solutions, et en quoi le sujet de l'autonomie en mer est un sujet clé dans la transition énergétique ?

Jean-Luc LONGEROCHE

Il s'adresse à tous les secteurs maritimes, tous les gens qui utilisent aujourd'hui un diesel générateur et l'alimentent avec du fioul. Aujourd'hui, nos clients potentiels ou nos clients sont les instituts de recherche scientifique, nous discutons également avec l'aquaculture, le secteur pétrolier, l'exploration minière, tous les sites isolés qui peuvent être des bases scientifiques, des bases militaires, mais aussi les personnes qui construisent des hôtels sur de petites îles paradisiaques pour éviter qu'il y ait un diesel qui tourne à longueur de journée. Très souvent, nos investisseurs nous disent que nous nous

situons sur une niche de marché. C'est vrai. Elle pèse environ 2 % de l'électricité dans le monde soit 20 milliards d'euros par an. Notre PME se contente d'un petit taux de pénétration, ce qui devrait déjà être satisfaisant. C'est une niche exigeante puisque, lorsque l'on discute avec des pétroliers, ils commencent par dire qu'il faut que cela soit fiable et que, après avoir analysé tout ce qui se fait dans le domaine des énergies marines, ils n'ont pas retenu beaucoup de choses. Nous faisons aujourd'hui partie des solutions qu'ils étudient. Il faut être fiable, capable de se déployer dans de grandes profondeurs, ne pas avoir besoin de beaucoup de maintenance, et nous avons cet avantage-là, aujourd'hui. Il s'agit des secteurs sur lesquels nous nous développons.

Aujourd'hui, en Pays de la Loire, nous bénéficions de tout l'écosystème de la région que nous connaissons bien. Nous bénéficions des *clusters*, du pôle mer Bretagne Atlantique, mais aussi de NEOPOLIA, de tous les réseaux qui nous permettent de ne pas être obligés de construire une usine parce que nous avons tout le réseau des sous-traitants de la construction navale pour construire nos objets, tous les laboratoires ligériens mais aussi bretons, pour faire des tests en bassin, de la simulation numérique. Nous testons en mer, à Brest, sur la plate-forme de l'IFREMER mais bientôt au Croisic.

Véronique COUZINOU

Votre start-up est née en 2012, et il y a un an, vous avez réussi une levée de fonds d'un million d'euros, ce qui n'est pas rien. Et vous êtes dans une deuxième levée de fonds.

Jean-Luc LONGEROCHE

Notre problématique est très claire. Même si nous arrivons à être rentables avec nos petits produits comme les stabilisateurs, et les bouées de récupération de la houle, le passage à la moyenne puissance nécessite d'avoir une sorte de maison témoin qu'il faut financer. Nous avons un bon appui en la matière avec la force publique en général avec la Région et aujourd'hui BPI France. En revanche, il est plus complexe de trouver des fonds privés. Nous avons aujourd'hui essentiellement un actionariat avec des personnes de notre réseau, des actionnaires individuels et notre enjeu est de réussir cette levée de fonds. STX est rentré effectivement en quasi fonds propres et nous accompagne aujourd'hui mais nous discutons aussi avec d'autres industriels. J'ai été frappé en entendant toutes les interventions depuis le début, de la référence à la notion de risque. Et je pense que c'est un point clé. Comme vous l'avez dit, nous sommes un des seuls projets maritimes dans le concours EDF qui existe depuis cinq ans. En effet, dans l'imagerie collective, la mer constitue avant tout un risque. Les gens qui ont parlé aujourd'hui savent, car ils connaissent la mer que, derrière les risques, il y a des solutions et que ce risque peut être maîtrisé. Mais ce n'est pas le cas de la majorité des gens. En général, on retient les naufrages, les accidents, ce dont on parle à la télévision. Lorsque l'on se présente devant ces investisseurs, ils retiennent surtout que l'activité en mer est complexe, et ils préfèrent aider une start-up numérique qui ne traite pas du maritime. Il y a selon moi un réel enjeu dans le domaine maritime. Il est déjà difficile de financer l'innovation en France, mais encore plus dans le domaine maritime.

Véronique COUZINOU

Concernant le démonstrateur final, le M-Liner, le but, à terme, semble de créer un mastodonte.

Jean-Luc LONGEROCHE

L'idée fondatrice a conduit à dessiner une plate-forme de 250 m par 90 m de large. Mais nous avons cumulé les embûches puisque nous étions dans le domaine maritime, avec une start-up, et avec l'idée

de combiner différentes sources d'énergie sur une plate-forme. Nous avons compris assez rapidement que, pour être dans le politiquement correct, il fallait déjà éliminer un certain nombre de choses. Nous avons donc éliminé l'hybride. Même si nous avons un prototype, à Brest, financé par la Région Pays de la Loire, qui tourne depuis deux ans, sur lequel nous apprenons énormément de choses et nous capitalisons de l'expérience. Nous sommes persuadés, et cela commence à se voir dans la littérature, que l'une des clés de l'intégration des énergies renouvelables sera de passer par l'hybride. Car il y a des problématiques propres à l'hybride, que nous sommes en train de résoudre. Mais nous ne l'affirmons pas trop fort pour ne pas faire fuir tout le monde.

Véronique COUZINOU

Merci, je vous pose la même question. Pour construire une stratégie ambitieuse maritime, quels sont les points clés, essentiel, selon vous ?

Jean-Luc LONGEROCHE

Le premier va surprendre tout le monde. Je pense qu'il y a une vraie problématique de fonds propres pour les petites sociétés qui veulent se développer dans le maritime. Je ne pense pas que le fait que l'acteur public se substitue à l'acteur privé soit une bonne solution. Je le dis très clairement. En revanche, je pense qu'il faut accompagner les investisseurs privés quand ils ne voient que le risque, en les aidant à faire des expertises ou en apportant des garanties qui les feront accepter de prendre ce risque.

Je pense que la question des fonds propres est vraie pour tous les domaines mais particulièrement dans le domaine maritime. Nous avons fait le choix, dès le départ, de ne pas attendre des années de recherche et de simulation numérique puisque, dès 2013, nous avons notre premier prototype à l'eau sur la plate-forme IFREMER de Brest avec un projet financé par la Région. C'était un pari, à l'époque, de la part de la Région, de financer ce prototype alors que nous n'avions pas toutes les expérimentations et recherches scientifiques. Mais nous avons appris, avec la mer, et nous sommes allés, je pense, des années plus vite que tous nos concurrents mondiaux qui ont entre 15 et 20 ans d'ancienneté. Nous n'avons que cinq ans d'ancienneté. Et nous sommes pourtant dans le trio de tête parce que ce que nous avons vu en mer, nous ne l'aurions jamais vu en simulation numérique ou en bassin. Je considère qu'aujourd'hui nous avons la chance, dans les Pays de la Loire, d'avoir le littoral, la mer à proximité, des industriels, des bureaux de recherche et des cabinets d'ingénierie. Je pense que nous avons un terrain de jeu qui peut permettre de tester. L'économie sera demain en mer et il faut donc réfléchir en Pays de la Loire à ce que nous pouvons faire sachant que je pense qu'il y a matière à travailler sur ce sujet.

Véronique COUZINOU

Pascal JAOUEN vous êtes directeur du laboratoire GEPEA génie des procédés environnement et agroalimentaire, l'un des laboratoires fondateurs de l'institut mer et littoral de l'université de Nantes. Vous êtes également vice-président du pôle mer Bretagne Atlantique. Expliquez-nous ce que vous faites dans votre laboratoire et notamment autour des micro-algues et de la plate-forme AlgoSolis à Saint-Nazaire.

Pascal JAOUEN

Merci de nous donner l'occasion de témoigner. Je suis à l'université de Nantes. Je dirige le laboratoire GEPEA qui est un laboratoire d'ingénierie de 230 personnes, sur plusieurs sites, dont une soixantaine travaillent aujourd'hui sur les micro-algues. Ce sont des micro-organismes photosynthétiques dont on peut dégager de la valeur ajoutée. Il y a en permanence environ 25 doctorants qui travaillent sur ces problématiques. Nous avons également la particularité, sachant que l'activité micro-algues est surtout basée sur le site universitaire de Saint-Nazaire, concernant les plates-formes et le lien entre l'académique et l'industriel (qui constitue le chaînon manquant entre les universités, les grandes écoles et l'industrie) d'avoir une plate-forme de recherche et de développement avec le soutien des collectivités, dont la Région. Elle s'appelle AlgoSolis. Elle représente un investissement de près de 4,8 millions d'euros. Notre responsabilité avec l'argent public est donc grande. Nous en avons conscience. Mais cet outil a permis de créer cinq emplois hautement qualifiés et il est en phase d'augmentation puisque nous allons doubler la surface. Nous cherchons de nouveaux financements pour pouvoir accueillir de nouveaux chercheurs et de nouveaux ingénieurs. C'est un point important sur le positionnement du labo et du GEPEA. Nous avons également la fierté d'avoir pu monter en notre sein une start-up, AlgoSource technologies qui était toute petite, avec quatre amis associés, et qui est aujourd'hui une PME de 26 personnes avec des enjeux de croissance dans un environnement très concurrentiel concernant les levées de fonds au regard des contraintes liées à l'innovation et à la prise de risque. Avec toutes les difficultés qui vont avec mais également la satisfaction de pouvoir créer.

En tant qu'universitaire, je souhaite aussi rappeler le cheminement sur les 20 ou 30 dernières années, à l'université de Nantes, avec nos partenaires école Central et IFREMER pour constituer l'institut de la mer et du littoral. Je l'ai dirigé une vingtaine d'années. Il est aujourd'hui labellisé par le CNRS et regroupe l'ensemble des forces universitaires sur la région. Il y a 19 laboratoires unités de recherche et environ 630 personnes. Il pèse sur la scène nationale. Au sein de l'institut, il y a également des programmes de recherche collaborative avec notamment un programme sur les micro-algues cofinancé par la Région, ainsi que des initiatives d'enseignement à distance comme UNE-SEA.

Véronique COUZINOU

Pourriez-vous donner des exemples concrets de ce que l'on fait avec les micro-algues ? Pourra-t-on voler ou rouler avec du carburant bleu à base de micro-algues ?

Pascal JAOUEN

Nous sommes actuellement 7 milliards et allons passer 9 milliards dans quelques décennies. La question des nouveaux *sourcings* protéiques en glucides et lipides pour la population, les problèmes d'énergie, de minimisation de l'usage de l'eau, de l'usage de pesticides, tout cela va nous conduire sans doute à nous orienter vers de nouvelles plantes, de nouveaux procédés. Les micro-algues vont permettre de répondre partiellement à ces questions puisqu'elles sont sources de protéines et être utilisées essentiellement en alimentation, en cosmétique, en santé. Il y a aussi des applications plus lointaines comme l'énergie. Le secteur de la recherche, y compris appliquée, qui nécessite du temps long, des sujets sur lesquels nous travaillons aujourd'hui vont trouver leur développement dans une vingtaine d'années et d'autres dans une trentaine d'années. Nous collaborons avec l'agence spatiale européenne sur des problématiques de vols spatiaux habités de longue durée et de présence permanente de l'homme sur la Lune ou de voyages vers Mars. Il s'agit de procédés poussés à leur plus haut niveau technologique avec des retombées terrestres rapides. Il y a par exemple aujourd'hui plus de 150 produits cosmétiques qui utilisent des micro-algues pour leurs propriétés antioxydantes et autres

activités. Il y a aussi des biobitumes mais je pense qu'il y a une sur-communication sur ces questions liées à l'énergie. Il faudra, je pense, attendre 15 ou 20 ans pour trouver des biocarburants à base d'algues. Mais la recherche est très active en particulier en France et dans notre laboratoire.

Mais il y a d'autres sujets d'actualité comme l'alimentation humaine ou l'alimentation animale et la santé. Dans ce domaine, la question de l'écologie industrielle est selon nous très importante. Beaucoup d'entreprises rejettent du CO₂ par la fumée, déversent des quantités importantes de chaleur fatale en grand volume mais à basse température. Ou rejettent de l'azote. Alors que tout cela pourrait être habilement utilisé pour la culture de micro-algues et pour produire de la valeur. Il y a des initiatives soutenues par la Région, avec le grand port maritime, justement dans la zone industrielle ou portuaire de Nantes-Saint-Nazaire.

Véronique COUZINOU

La micro-algue est extraordinaire. Elle n'a besoin que de soleil et de lumière et capte les gaz carboniques.

Pascal JAOUEN

Le CO₂ sert effectivement à construire toute la structure carbonée. Il faut ajouter à cela les photons du soleil. C'est sur ce sujet que notre laboratoire travaille, sur le design de nouveaux process, de nouvelles techniques de bioraffinage qui ont été empruntées à l'ancien *chemical engineering* des années 50. Nous faisons aujourd'hui des séparations de molécules pour en tirer un maximum de valeur.

Véronique COUZINOU

Concernant l'international, il faut rappeler qu'il y a quelques jours vous avez accueilli l'ISAP, à Nantes, qui est un congrès international autour des micro-algues et des macro-algues avec des centaines de chercheurs. Comment se situe la région sur la recherche par rapport à l'international ? Et avez-vous des exemples concrets de projets collaboratifs que vous menez dans votre laboratoire avec d'autres pays ?

Pascal JAOUEN

J'avais effectivement l'honneur et la charge d'être le *chairman* de ce congrès. Nous avons souhaité associer nos collègues bretons à cette initiative importante. Les forces en présence dans le domaine des macro-algues se trouvent plus en Bretagne sachant que sur les micro-algues le leadership se trouve plutôt dans notre région. Cette association intelligente des deux Régions dans le comité local d'organisation a permis d'organiser un grand congrès puisque nous étions la semaine dernière plus de 700 personnes venant de 45 pays avec tous les grands spécialistes travaillant dans le domaine des micro-algues. Il s'agissait de personnes académiques, d'industriels, et nous avons également organisé une soirée grand public pour que les citoyens puissent comprendre ce que nous faisons pour coller au terrain et expliquer ce que nous faisons. La question de la diffusion de la culture scientifique et industrielle est extrêmement importante, également, puisqu'il s'agit de sujets d'innovation et qu'il faut expliquer toujours et encore. Nous avons fait visiter nos plates-formes et, dans ce cadre, nous avons organisé des réunions de groupements de recherche internationale. Avec des collaborations avec les États-Unis, l'Australie, Israël et d'autres pays comme les Pays-Bas. Outre le fait d'être de bons scientifiques, ils sont également de bons marchands et nous avons des leçons à prendre notamment concernant la communication. Nous avons travaillé sur des sujets sur les micro-algues comme sur les macro-algues. Les éditions précédentes avaient lieu au Canada, en Chine, en Irlande ou à Sydney par

exemple et rassemblaient 250 à 300 personnes. Cette année, nous étions 700. J'associe donc nos collègues de la région et aussi la station de Roscoff ou de Brest, le Pôle mer Bretagne Atlantique dans son ensemble, qui ont permis de décupler nos forces dans une démarche qui avait du sens pour nos territoires.

Véronique COUZINOU

L'attractivité des Pays de la Loire n'est donc pas usurpée ?

Pascal JAOUEN

Les retours que nous avons eus sont tout à fait élogieux. C'est une fierté partagée et collective.

Véronique COUZINOU

Pour finir, pour dire un mot sur le pôle mer Bretagne Atlantique dont vous êtes vice-président, on pourrait peut-être rappeler qu'il y a trois ans il s'appelait encore pôle mer Bretagne, uniquement. L'Atlantique a été ajouté, ce qui est significatif.

Pascal JAOUEN

C'est exact. Lorsque c'était le Pôle Bretagne cela ne nous empêchait pas, nous, ligériens, d'y adhérer. Nous constituions à l'époque 8 à 10 % des adhérents et aujourd'hui, avec un travail important du relais territorial du pôle, nous représentons environ 30 % du pôle. Notre pôle et le Pôle mer Méditerranée sont deux pôles jumeaux dont le rôle essentiel est de soutenir l'innovation, de labelliser des programmes, et d'avoir une action de participation à des programmes européens, d'*Interclustering*. Au niveau de cette table ronde, nous sommes quatre sur cinq à être administrateurs de ce pôle. C'est vous dire son importance dans la gouvernance maritime. Il participe également au comité France maritime et constitue un levier de la croissance bleue indiscutable.

Véronique COUZINOU

Nous sommes légèrement en retard et passons tout de suite aux questions dans la salle. Mais, en premier lieu, je voudrais donner la parole à Benoît CAILLIAU, le président du CESER qui voulait témoigner d'une étude récente sur l'innovation et l'économie maritime.

Benoît CAILLIAU

Notre association des CESER de l'Atlantique regroupe nos amis également d'Aquitaine et de Bretagne et la Normandie. Je remercie la Région pour l'organisation de cette assemblée. Le rapport est depuis ce matin en ligne. Il a été approuvé à l'unanimité par l'ensemble des CESER. Il s'intitule Innovation économique maritime, un océan d'opportunités. Je suis ravi de tout ce que j'ai entendu. Cela fait du bien d'entendre parler de la mer de manière positive. Nous représentons la société civile et nous apprécions le message transmis selon lequel il faut que tout le monde puisse s'approprier l'idée selon laquelle, sans la mer, « cela ne passe pas ».

L'une des responsabilités est de permettre à chacun de s'approprier l'ensemble de ses richesses. C'est ce que nous essayons de traduire dans notre rapport qui reprend de nombreuses idées évoquées aujourd'hui. Concernant la protection, j'indique que le précédent rapport portait sur la submersion

marine et l'érosion du trait de côte. Nous remarquons que toutes les associations s'approprient nos réflexions. Je pense que nous sommes exactement dans la cible qui a été exposée cet après-midi. Nous sommes dans la mouvance positive de l'avenir de la maritimité pour notre région. Je ne vais pas reprendre tout ce qui a été dit mais je souhaite aborder un sujet.

Je travaille dans le domaine de la santé. Dans le domaine de la santé, quand on parle de technologies nouvelles, que l'on parle de génie génétique, de transhumanisme on ne parle pas suffisamment de ce que recèle la mer comme ressource pour, demain, des propositions thérapeutiques. D'ici 15, 20 ou 30 ans, nous pourrions peut-être apporter des réponses naturelles issues de la mer. Je reprends moi aussi l'expression selon laquelle, sans la mer, cela ne passe pas. Atlanpole biothérapies voilà aussi un exemple de ceux qui concourent à ces sujets. En tant que citoyens, de la société civile, cela ouvre pour nous énormément d'horizons différents. Nous nous rencontrons pour considérer que nous avons un avenir commun et qu'il faut croiser nos compétences et nos atouts en consolidant le socle de ce que nous faisons et en élargissant à nos voisins. En reprenant la question d'Arnaud POITOU, il faut se demander pour qui nous faisons cela. Notre première responsabilité est donc de nous approprier tout ce qui vient d'être dit. Merci infiniment.

Véronique COUZINOU

Nous avons beaucoup de questions par SMS. Nous ne pourrions sans doute pas répondre à toutes. Une question pour Monsieur JOUNEAU. « Préserver les ressources de la pêche, c'est une pêche sélective. Éviter les rejets, ce n'est pas les pêcher. Quel axe pour porter la volonté de préserver les bio-ressources maritimes contre des pratiques anciennes ? »

José JOUNEAU

Je ne pense pas qu'il y ait des pratiques plus anciennes que d'autres. Je pense seulement qu'il y a des gens qui ignorent ces pratiques ou pas. Depuis 10 ans, la pêche française et d'autres mettent en place des mesures de sélectivité. Je ne vois pas trop à quoi il servirait de pêcher pour rejeter ou attraper des corvées. Nous essayons donc plutôt de valoriser et non de sur-pêcher. J'espère que tout le monde comprend. Nous revenons d'un voyage à Vigo. J'y étais avec Christophe PRIOU. Il y a une différence entre un navire de 12 m et un navire de 90 m. Là, on cherche vraiment de la protéine. Il faut comprendre la différence entre une pêche responsable et durable au sens noble du terme et l'autre pêche pour porter un jugement sur les captures intempestives des vilains pêcheurs.

Véronique COUZINOU

Une autre question : « *Quid* de la qualité des eaux des cours d'eau, produits phytosanitaires, nitrates ? ». Nous aborderons peut-être ce sujet également avec Monsieur FATTAL tout à l'heure.

Pascal JAOUEN

Les micro-algues adorent également l'azote. Nous avons un programme de recherche labellisé aussi par le pôle mer qui consiste à réutiliser des sources d'azote provenant de stations d'épuration. Cela devient ensuite un aliment pour ces micro-algues qui peuvent ensuite produire de la valeur ajoutée tout en dépolluant des effluents.

Véronique COUZINOU

Une autre question vous concerne : « Les micro-algues ont besoin d'eau ? »

Pascal JAOUEN

C'est pour cette raison qu'il faut beaucoup d'ingénierie sur ce que l'on appelle les photo-bioréacteurs. Ce sont ces outils de production de micro-algues qui ont besoin d'énormément d'eau pour vivre. Lorsque l'on travaille sur des photo-bioréacteurs clos, on limite considérablement les problèmes d'évaporation. On peut travailler sur le recyclage de l'eau et éviter les contaminations externes. Les techniques sur lesquelles nous travaillons permettent donc de limiter considérablement la consommation d'eau puisque nous recyclons quasiment tout.

Véronique COUZINOU

Je vais laisser la parole à Christophe PRIOU pour une petite conclusion de cette première table ronde.

Christophe PRIOU

Je suis content de vous accueillir dans cette région qui aurait pu s'appeler, Olivier RICHARD y avait pensé, Pays de la Loire Océan. Cela prend tout son sens aujourd'hui. Le secrétaire général de la mer est là et l'amiral a parlé beaucoup de sécurité et de vies sauvées. Et je rappelle l'importance de la SNSM qui ne repose aujourd'hui que sur le bénévolat. La pêche fait effectivement partie de notre ADN. Une moyenne d'âge de 47 ans pour les patrons pêcheurs et des bateaux qui ont 30 ans de moyenne d'âge, cela ne permet pas à une entreprise de durer longtemps.

Nous avons parlé de Neptune mais je pense qu'il y a un trident important sur les centres de décision économiques et politiques, avec Nantes, Paris, et Bruxelles. Je crois que l'avenir des pêches se joue en Europe et je salue Alain CADEC qui se bat sur ce sujet.

Concernant le port, il s'agit aussi d'une politique d'aménagement du territoire. Terre et mer. L'avenir du port est important. Celui de la raffinerie de Donges, de Cordemais, avec les infrastructures notamment autour de Saint-Nazaire puisque je pense, comme Napoléon III l'avait imaginé, qu'un port se développe plutôt vers l'aval que vers l'amont. Nous avons aussi prouvé dans notre région que nous savions avoir des infrastructures tout en ménageant l'environnement, les rythmes de la Loire, la Brière. Je crois que cette politique d'aménagement du territoire et d'infrastructures est essentielle pour l'avenir de la Loire-Atlantique vers la région Pays de la Loire. Demain, il y aura l'arrivée de la LGV, Notre-Dame-des-Landes. Si nous nous sommes développés ces dernières décennies en région Pays-de-la-Loire, c'est notamment parce qu'il y a eu de grandes infrastructures construites il y a 20 ou 30 ans. Or, depuis 20 ans, il n'y a pas plus de projets. Que ce soit sur le franchissement de la Loire ou autre. Je voudrais rendre hommage également à l'école Centrale et à l'université puisque le fondateur de la Ve République disait qu'il n'avait pas besoin de chercheurs mais de « trouveurs ». Avec l'école et l'université, nous avons des chercheurs qui trouvent. Je rends hommage à l'école Centrale qui a son site pilote au Croisic avec SEM-REV, qui constitue une grande avancée.

La Région doit avoir une politique très pragmatique. Dans la presqu'île de Guérande, nous avons vécu les crises de la navale. En 2013, les chantiers auraient pu fermer. En 2008, ils auraient pu fermer s'il n'y avait pas eu les commandes publiques militaires. Il s'agit de cycles très courts. Nous avons un cycle extraordinaire aujourd'hui avec 10 ans de plan de charge ce qui ne s'est jamais vu depuis la naissance

du chantier de la Loire en 1870. Mais tout cela est fragile. Si nous avons tenu pendant ces périodes difficiles, c'est parce que nous avons des niches. Il y avait 300 paludiers, 300 marins-pêcheurs, 300 conchyliculteurs et c'est cela qui a permis de subsister. La Région veut revenir sur son cœur de métier et constitue une collectivité de mission. La mission de François PINTE, qui est le premier vice-président en charge des finances est de dégager des moyens pour l'investissement en ayant le fonctionnement le plus contraint possible. On l'a vu à travers NEOPOLIA, les plates-formes d'innovation, l'université, il faut être partout. Pour être efficace. L'une des missions concerne l'éducation et la formation. La formation et l'orientation. Aujourd'hui, on a besoin de bras pour la pêche. Pour le tourisme également. Mais on a également besoin de têtes dans l'enseignement supérieur. Notre mission est d'accompagner toutes ces politiques depuis 30 ans que la Région existe, quelles que soient les majorités politiques. Cela s'est pratiqué avec les acteurs du territoire et je pense que ce que nous vivons ici est extrêmement encourageant pour continuer à agir. Tel est l'engagement que nous pouvons dès maintenant prendre sans évoquer les enveloppes financières, qui ne sont pas de mon ressort.



La protection et la mise en valeur de la mer et du littoral

Véronique COUZINOU

Voilà la conclusion de cette première table ronde. Merci à tous. Nous allons enchaîner sur la deuxième table ronde sur la protection de la mer et du littoral. Nous commençons par passer la parole à Jean-François RAPIN, président de l'ANEL association nationale des élus du littoral qui évoquera les enjeux, les contraintes auxquelles sont confrontés les élus en matière de territoire, d'environnement, de développement économique, et qui nous dira un mot sur les 40 ans de l'association l'année prochaine.

Jean-François RAPIN

Merci. Monsieur le délégué général de la mer, Monsieur le président du conseil régional, Messieurs les vice-présidents, je vous remercie, en tant que président de l'ANEL, dont la Région est membre, comme le Département de Loire-Atlantique, de m'avoir invité. C'est un signe fort envers les élus, d'envoyer leur président lancer ce que l'on pourrait appeler un parlement de la mer. Expérience qui a déjà été tentée dans notre région. C'est, dans cet hémicycle, une configuration de parlement où chacun pourra s'exprimer.

Notre association aura 40 ans l'année prochaine. Elle les fêtera, dans une forme de retour aux sources, au Havre, puisque c'est Antoine RUFENACHT qui l'a créée, ancien maire du Havre. J'avais eu, avant qu'il ne devienne premier ministre, des échanges étroits avec Édouard PHILIPPE pour lui demander s'il souhaitait nous accueillir. Il l'a accepté sans hésiter en souhaitant faire un événement à la hauteur de ce qu'il doit être. J'ajoute que nos journées d'étude se dérouleront en outre-mer cette année, à la Réunion. Vous allez voir que toutes les contraintes et, globalement, tous les problèmes que peuvent rencontrer les élus mais qui peuvent parfois devenir des chances, sont concentrés, parfois, sur des territoires d'outre-mer avec une densité que l'on ne peut pas imaginer. Si la Région doit faire du

benchmarking pour voir comment agglomérer toutes ces considérations, si elle va en outre-mer, en deux jours elle aura fait le tour de toutes les problématiques et de leur concentration.

Dans le titre, il y a protection, sauvegarde et mise en valeur du littoral, ce qui rejoint mon propos, avec la loi littorale. Cette loi a été votée à l'unanimité des parlementaires, dans un esprit de protection mais aussi d'aménagement et de mise en valeur. Aujourd'hui, les élus ressentent que l'effet protection a été largement favorisé et a contraint la problématique de l'évolution de ces territoires littoraux. Mais ils sont satisfaits que cette loi ait permis de protéger les territoires qui sont aujourd'hui de grande valeur. Le deuxième enjeu concerne en effet la valeur de ces territoires qui sont aujourd'hui très prisés. Comme l'on dit les géographes, la densité de population est très forte. Elle est deux fois et demie supérieure à la densité moyenne de la France. Cela veut dire que l'on vient sur le littoral y habiter pour s'y installer. En fonction des configurations côtières, et des habitudes de vie, il y a des résidences secondaires qui se transforment aujourd'hui en résidences principales. Il y a là une évolution vraiment très importante dont les élus doivent prendre en compte la dimension. Cela se fait au travers des schémas d'aménagement, comme le SRADDET mais également à une échelle infrarégionale avec les schémas de cohérence territoriale et les plans locaux d'urbanisme et intercommunaux.

Le fait d'anticiper les politiques foncières est un vrai enjeu des élus pour demain, pour rendre disponible le foncier et ne pas le rendre trop cher puisque la question de la mixité sociale a également été évoquée tout à l'heure. Et nous savons que le foncier sur ces territoires est très riche. La loi de 1986 est une loi d'équilibre mais je pense, au regard de l'état d'esprit des élus et de la façon dont ils veulent aborder cette loi (sachant qu'il est hors de question de revenir sur le concept de cette loi) qu'il est important, sous une forme de *patch*, ou de réécriture, de prendre en compte des phénomènes que l'on ne connaissait pas en 1986. Comme celui des énergies marines renouvelables qui n'existait pas à l'époque. Le problème, également, de l'érosion côtière qui est aujourd'hui essentiel au regard de la reconstruction du littoral et de sa reconfiguration. Une proposition de loi est venue dans la mandature précédente à l'Assemblée nationale et au Sénat sur la reconfiguration de ces espaces littoraux mais a échoué du fait d'un manque de temps. Elle partait d'un bon principe. Mais nous devons aller plus loin. Elle a été jugée comme une reconfiguration de la loi littorale alors qu'elle ne l'était pas mais visait simplement une intégration de ces enjeux. Aujourd'hui, les élus locaux demandent à être intégrés dans tous les dispositifs d'intégration de la zone côtière et demandent aujourd'hui encore plus de planification maritime vu l'enjeu des granulats, tous les dispositifs, tous les conflits d'usage. La planification maritime, aujourd'hui inscrite dans la loi, au regard de la loi européenne, doit être prise en compte et appropriée par les élus. Nous devons faire rentrer la mer dans la terre, avec l'hinterland et on ne peut pas laisser faire des choses en mer qui auraient un impact trop fort sur la terre. Et inversement. La planification doit donc être aujourd'hui pleinement appropriée par les élus locaux. Il existe des outils, mais, celui-ci, aujourd'hui, doit nous permettre, au niveau national, et dans des structures qui inventent la stratégie littorale pour la mer et le littoral de nous imprégner de ce que vivent les élus locaux. Voilà la vision que notre association a acquise au regard de nos expériences sur le littoral. Merci encore de nous avoir associés à cet événement.

Véronique COUZINOU

Monsieur Loïc MIDY, vous êtes directeur régional adjoint de l'INSEE et vous allez nous dresser le portrait démographique des littoraux de Loire-Atlantique et de Vendée aujourd'hui et dans les années à venir.

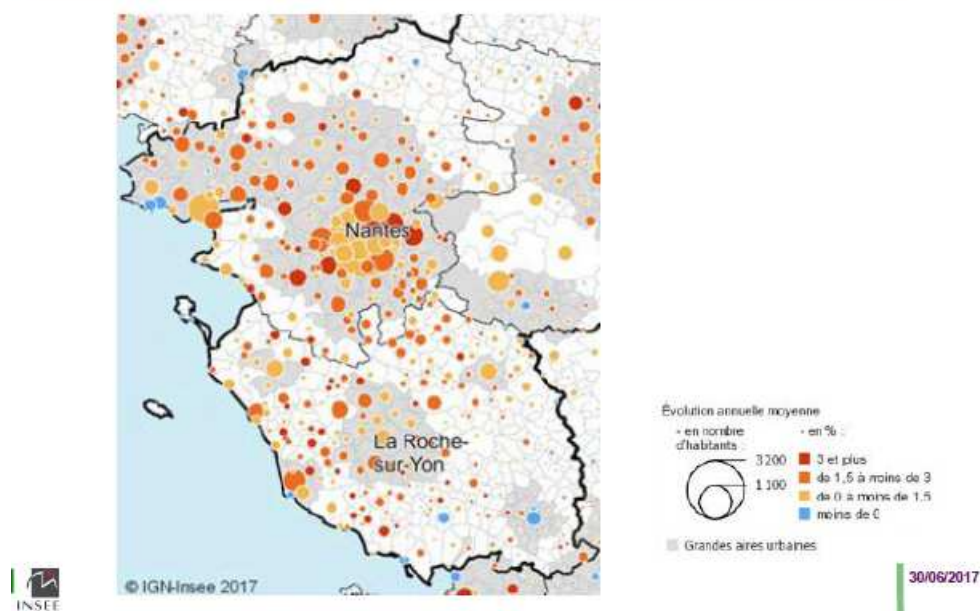
Loïc MIDY

Je vais communiquer quelques données de cadrage uniquement. La région Pays de la Loire gagne de la population. Avec 30 000 habitants en moyenne de plus par an sur la période récente soit 0,8 %. C'est le troisième rythme de croissance de toutes les régions de France. Sur les départements littoraux, Loire-Atlantique et Vendée, la situation est plus forte encore puisque la Loire-Atlantique a une croissance annuelle moyenne de 1,3 % par an ce qui la place au cinquième rang au niveau national de tous les départements. La Loire-Atlantique capte 54 % de l'augmentation de la population régionale. Sur la carte, il y a l'évolution du nombre d'habitants et le pourcentage d'augmentation. Nantes Métropole gagne beaucoup d'habitants et également la CARENE. Au total, plus de la moitié de la croissance départementale est portée par Nantes Métropole et la CARENE, communauté d'agglomération de Saint-Nazaire. Certaines communes côtières, situées au nord de la Loire, perdent de la population notamment La Baule-Escoublac ou Batz-sur-mer.

La Vendée a un rythme de croissance moyen de 1,1 % en moyenne par an et gagne aussi beaucoup de populations. Elle se situe au huitième rang au niveau national. Et contribue à 24 % de l'augmentation de la population régionale. On a donc environ 80 % avec ces deux départements.

Cet accroissement de population à deux moteurs. Le solde migratoire et le solde naturel. Pour la Loire-Atlantique, le solde migratoire contribue à 60 % de l'augmentation et le solde naturel à 40 %. Pour la Vendée, à 80 % et 20 %.

Loire-Atlantique et Vendée : des départements en croissance entre 2009 et 2014



Véronique COUZINOU

Quelle sera la situation demain ?

Loïc MIDY

Nous avons récemment effectué ces exercices de projection de la population à l'horizon 2050. La région Pays de la Loire sera la première région métropolitaine en termes de taux de croissance annuelle de population avec 0,56 % en moyenne annuelle entre 2013 et 2050. La Loire-Atlantique ayant une croissance annuelle moyenne de 0,78 % avec un vieillissement de la population mais comme ailleurs et même moindre qu'ailleurs en France métropolitaine puisqu'il y aura 25 % de 65 ans et plus en 2050 en Loire-Atlantique contre 27 % en France métropolitaine. Pour la Vendée la croissance moyenne sera plutôt de 0,5 %. Ce département connaîtra un ralentissement de croissance fort tout en restant dynamique. Mais le vieillissement de sa population sera plus marqué qu'en France métropolitaine. Le pourcentage de 65 ans et plus sera de 35 % en 2050.

	Population (en milliers)		Taux de croissance annuel moyen 2009 / 2014 (en %)	Taux de croissance annuel moyen 2013 / 2050 (en %)	dont Solde naturel	dont Solde migratoire	Part des 65 ans ou plus (en%)	
	2013	2050					2013	2050
Loire-Atlantique	1.329	1.774	1.3	0.78	0.37	0.41	16.2	25.0
Vendée	656	796	1.1	0.53	-0.22	0.75	20.7	35.7
Pays de la Loire	3.661	4.500	0.8	0.56	0.20	0.36	18.0	28.1
France métropolitaine	63.698	71.628	0.5	0.32	0.22	0.10	17.7	27.3

Source : Insee, Omphale 2017 – scénario central

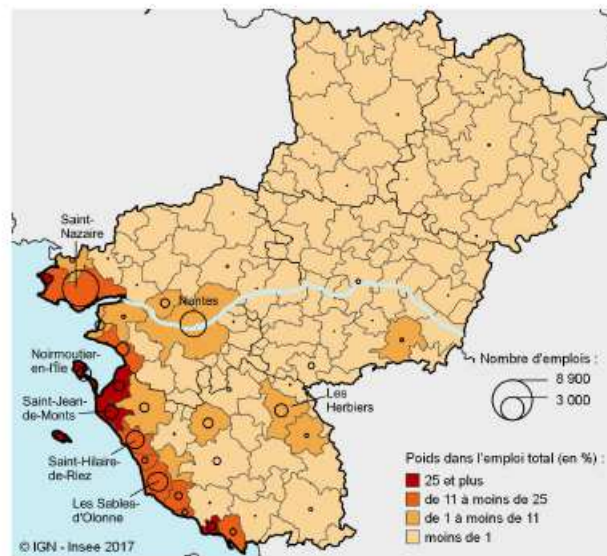
Véronique COUZINOU

Nous pouvons rappeler effectivement que les littoraux attirent beaucoup de nouveaux habitants mais que c'est aussi un territoire où l'économie maritime est forte. Pouvez-vous nous dire un mot des emplois et de la cohabitation entre activités.

Loïc MIDY

Nous avons fait une étude en partenariat avec la Région sur l'économie maritime. Il n'est pas aisé de quantifier l'économie maritime parce qu'il y a des secteurs clairement identifiés comme maritimes dans la nomenclature des activités françaises que nous connaissons depuis longtemps. Il y a des établissements qui contribuent à l'économie maritime mais qu'il faut aller chercher un par un par une analyse fine, ce qui prend beaucoup de temps. Dans cette étude, nous avons quantifié les emplois dans onze domaines définis par l'IFREMER puisque nous nous appuyons sur sa nomenclature. Il y a 31 000 emplois maritimes en Pays de la Loire avec cette approche. Ces emplois sont quasiment tous en Loire-Atlantique ou en Vendée. En Loire-Atlantique, il y a 17 000 emplois soit 2,6 % de l'emploi régional et 13 600 emplois en Vendée. C'est donc un domaine important pour ces économies. Le tourisme littoral est développé et se retrouve bien sûr sur le littoral. La carte représente le nombre d'emplois par rapport à l'emploi total et par bassin de vie. Le bassin de vie qui a le plus d'emplois est le bassin de vie de Saint-Nazaire. Il est diversifié puisqu'il a des communes littorales, des ports de pêche, le complexe industriel portuaire. Le deuxième bassin de vie est celui de Nantes en termes d'effectifs dans le transport maritime la construction navale, l'intervention publique, etc. Il y a aussi des emplois maritimes à l'intérieur des terres notamment avec des établissements du secteur de la construction de bateaux de plaisance, en Vendée intérieure, par exemple dans le bassin de vie des Herbiers, du Poiré-sur-vie et de Challans. Également un petit peu à Cholet.

Des emplois maritimes le long du littoral et de l'estuaire de la Loire



30/06/2017

Véronique COUZINOU

Je ne vous poserai pas la question des points-clés d'une stratégie maritime puisque l'INSEE doit rester neutre mais que pouvez-vous nous dire tout en restant dans la neutralité ?

Loïc MIDY

Cette façon de comptabiliser les emplois dans l'économie est la même pour toutes les régions côtières. Ce qui permet de comparer la situation des Pays de la Loire avec les situations des autres régions. Ici, la construction navale est beaucoup plus développée que dans les autres régions. A contrario, la part du tourisme, même si elle est assez élevée, est beaucoup plus faible que dans les régions du sud de la France comme l'Occitanie ou PACA. Du fait de l'attrait du soleil. En termes d'effectifs, apparaissent le tourisme littoral, la construction et la réparation navale, les produits de la mer, avec notamment la pêche, et le transport maritime et fluvial via le port de Nantes-Saint-Nazaire. Ce sont les secteurs qui concentrent la majorité des emplois.

Véronique COUZINOU

Paul FATTAL, vous êtes océanographe, vice-président qualité et développement durable de l'université de Nantes. Nous allons parler avec vous des grands enjeux environnementaux à relever au niveau des océans et du littoral, mettre en perspective dans le contexte régional, et évoquer la création de l'observatoire régional des risques côtiers. Et j'ai une vaste question à vous poser : qu'avons-nous retenu de XYNTHIA et de l'ERIKA ?

Paul FATTAL

Nous avons retenu de ces deux catastrophes des choses extrêmement intéressantes puisqu'il y a eu des retours d'expérience. Le préfet maritime sait que cela nous a permis d'améliorer par exemple,

concernant les pollutions, les plans POLMAR. Il est également intéressant de mener des recherches pour mieux comprendre ce qui s'est passé. Si je reste pragmatique par rapport à des demandes simples d'élus, il s'agit de comprendre pourquoi XYNTHIA est survenue dans ce secteur. Nos recherches montrent que cela n'a rien de très surprenant. Le fait d'indiquer des zones sensibles pour la partie érosive est extrêmement simple. Il y a 400 km de côtes, 200 km de plages. Ce sont environ 40 % du littoral qui sont en érosion. Ce qui produit des angoisses, comme à Noirmoutier, avec un risque de submersion devant ce qui pourrait se passer avec un recul côtier important. Un travail de longue haleine s'enclenche donc pour identifier les risques potentiels et mieux surveiller. Ces catastrophes, de nature anxiogène, peuvent donc aussi provoquer des recherches appliquées qui sont souvent co-construites avec les élus.

Cela contribue également à la diffusion de la culture du risque, ce qui est fondamental. Nous travaillons de plus en plus avec nos collègues, dans une forme de transdisciplinarité sur la perception du risque en s'appuyant sur la manière dont les élus perçoivent le risque sur leur commune. Les cartographies sont très intéressantes à ce propos. Ce travail est utile pour les élus, pour les collectivités territoriales et les populations. Nous devons imaginer des scénarios qui nous contraignent parfois à protéger de manière dure, ou de manière douce, en abordant aussi des stratégies nationales, de localisation, dans le contexte global d'élévation du niveau de la mer.

Nous avons appris, donc, de ces catastrophes, et c'est pour cela que la Région a lancé l'initiative sur l'observatoire régional des risques côtiers OR2C, qui est constitué d'un comité de pilotage avec des élus. Ce sont eux qui décident, avec un comité technique, et de nombreux partenaires comme Ifremer, entre autres. En tant que géographes, nous travaillons au sein d'une équipe la plus globale possible, avec des regards différents. Il s'agit de mieux comprendre ces risques. OR2C vise à mieux comprendre ces risques, avec des objectifs de moyen et long terme. Pour moi, l'objectif essentiel est de mieux répondre à un certain nombre de questionnements des élus sur le littoral. Nous souhaitons les aider à la décision et je remercie la Région qui nous a suivis à travers sa direction de l'environnement.

Nous avons vocation à évoluer puisque, aujourd'hui, nous sommes à un premier niveau de construction. Avec des appareils laser qui nous permettent de faire de la topographie avec un passage aérien, mais également de la topographie sous-marine, la bathymétrie. Les premiers tests nous font espérer des résultats positifs. Nous n'avons pas forcément besoin d'emporter beaucoup de matériel ou de faire des mesures longues. Même si des observations en mer sont parfois difficiles. Nous devons travailler entre autres sur l'histoire des risques car il apparaît que nous avons parfois la mémoire courte. Des études très intéressantes ont été faites, à l'occasion de Xynthia, sur les constructions successives de digues dans le secteur impacté.

Nous avons ensuite d'autres objectifs pour travailler sur l'érosion, avec des thèses en cours notamment sur la partie du trait de côte. Je suis donc très content que le titre concerne le littoral et pas seulement la mer. Il faut, sur le trait de côte, une forme de compartimentage pour identifier tous les secteurs qui sont en érosion et sur lesquels se focaliser pour répondre plus efficacement. De manière ciblée. Cela concerne la submersion marine, les inondations, la biodiversité. Nous espérons que l'observatoire va être pérennisé et nous espérons avec lui réaliser un suivi régulier. Nous sommes dans des systèmes complexes notamment entre les littoraux et ce qui se passe sous l'eau. Il s'agit de dynamiques et il faut intégrer ce qui se passe sous l'eau, les cellules sédimentaires, jusqu'à une certaine profondeur. Sachant que ces systèmes complexes n'apportent pas toujours des réponses exhaustives.

Véronique COUZINOU

Quels sont pour vous les facteurs essentiels dans une stratégie maritime à construire?

Paul FATTAL

Je vais volontairement rester modeste. L'originalité de l'observatoire est d'être impulsé par le politique qui se dit intéressé par cet enjeu et souhaite agir. Je pense qu'il est intéressant de poursuivre cette logique. Je relève une évolution très intéressante, avec les catastrophes, de la réflexion autour du littoral. Il y a parfois, même, des demandes de destruction de bâtiments pour avoir une continuité sur le littoral. Sans donner de leçons, puisqu'il s'agit de co-construction.

Véronique COUZINOU

Je passe la parole Guillaume SELLIER, directeur interrégional de la mer Nord Atlantique - Manche Ouest pour nous expliquer les outils déployés par l'État pour décliner la stratégie nationale mer et littoral. Et, selon vous, doit-on systématiquement opposer développement économique et environnement ?

Guillaume SELLIER

Les deux questions sont liées de manière intrinsèque. La planification et la concertation font partie des outils, comme cela a été dit. Il me paraît effectivement important de sortir de l'opposition entre développement et protection de l'environnement. Je confirme qu'il faut être modeste en la matière et je pense qu'il faut d'abord changer de concept. Nous avons une vision du monde dans un espace euclidien, selon moi, alors que le monde n'est pas euclidien. Cela ne peut que produire de mauvais résultats. Il faut également reconnaître que l'on ne connaît pas tout. Et intégrer le facteur temps. Sur l'atelier précédent, en écoutant les différents intervenants, je me faisais la réflexion qu'il y a 20 ou 30 ans, le domaine de la recherche n'explorait pas du tout ces champs d'investigation. Dans 20 ans, nous en saurons donc plus qu'aujourd'hui. Lorsque l'on mettra en place des instruments stratégiques sur le document stratégique de façade, liés aux stratégies régionales et départementales, il faut intégrer ce facteur temps. Et donc un système qui ne soit pas trop rigide, qui doit intégrer lui-même une augmentation progressive de la connaissance, qui nous amènera à le faire évoluer. Dans une démarche itérative.

J'ai pour ma part traité de manière très violente la dichotomie que vous avez évoquée dans mes fonctions précédentes puisque j'étais directeur d'un parc national dans le sud de la France. Je peux vous assurer qu'environnement et développement dans le sud de la France ne font pas bon ménage. Si l'on reprend la philosophie grecque et platonicienne, l'homme est un être consubstantiel de la nature. Il est illusoire de séparer l'un de l'autre. L'homme a besoin de la nature et la nature n'existe pas sans l'homme. Il faut donc trouver un modèle qui permette de concilier le développement économique et la préservation de l'environnement. Je vais citer quelques exemples.

Lorsque j'ai pris mon poste, on m'a dit que le parc de Port-Cros empêchait toute activité économique. Nous avons mené une étude avec l'école normale supérieure de manière sérieuse avec les principes des services écosystémiques, qui a montré que le port apportait 170 millions d'euros par an au territoire au titre des espaces naturels. L'environnement est une source de croissance économique par le tourisme et le fait de produire une activité touristique durable constitue donc un bien durable dont le territoire peut profiter. Souvent, on oppose environnement et pêche. Dans beaucoup de réserves, des

zones maritimes étaient interdites à toute activité économique, que l'on appelait des zones d'interdiction. Or, cette notion est très castratrice. Nous avons parlé de zone ressources. En effet, le fait de ne pas agir sur un écosystème permet, si le site est bien choisi, de favoriser son développement et de contribuer au phénomène du *spill over* qui fait que les prédateurs du haut de la chaîne se déplacent, ce qui profite à tous, notamment les pêcheurs, puisque la biomasse est augmentée mais également les chasseurs, les plongeurs sous-marins, etc. Dans une forme de cercle vertueux, car on a changé de concept. J'ai pris mes fonctions il y a six mois. J'ai été appelé hier soir et on m'a demandé de réaliser des piges car le domaine mis en place à Porquerolles fonctionne correctement et pourrait être mis en place ailleurs. Ce sont les pêcheurs professionnels et de loisirs qui m'ont appelé.

L'orientation politique est donnée par les élus mais il faut que l'ensemble de la population soit consciente de ces enjeux ce qui fait le lien avec la sensibilisation. Il n'est pas possible d'aller contre la population mais il faut l'accompagner de manière maïeutique pour que l'ensemble des acteurs aient compris le sens de la politique publique et l'accompagnent. Nous ne prenons pas la place des acteurs mais nous cherchons à construire la matrice qui va permettre ce processus de maïeutique pour sortir de l'opposition entre l'homme et la nature dans une logique globalisante en arrêtant les analyses sectorielles. Il faut une logique intégratrice.

En astrophysique, par exemple, jusque dans les années 50, on considérait que l'univers était la somme des planètes. Or, à partir de là, on a commencé à développer des modèles cosmologiques qui ont des propriétés intrinsèques qui vont au-delà de la somme des composantes des planètes elles-mêmes. Il en va de même dans la nature. Il faut une approche intégratrice, globalisante en ayant conscience que nous ne savons pas tout.

Je conclurai en disant que nous devons être modestes et intellectuellement transparents, en disant les choses, sans se voiler la face, pour construire quelque chose en objectivant les logiques des acteurs de l'environnement et des acteurs du développement économique. Selon moi, au regard de mon expérience, ce système marche.

Véronique COUZINOU

Nous allons finir avec vous, Laurent BOUDELIER. Vous êtes maire de Saint-Hilaire-de-Riez. Et conseiller départemental de Vendée. Nous aimerions avoir votre éclairage d' élu sur la manière de concilier loi littorale, habitat, développement économique, aménagement, peut-être avec quelques exemples sur votre commune.

Laurent BOUDELIER

Ma commune passe de 12 000 habitants durant l'année à 120 000 durant l'été. Il y a un défi démographique, déjà, colossal, lié à la saison estivale. Si on y ajoute ce qui vient d'être évoqué sur la pression annuelle de l'arrivée de nouveaux habitants, cela nécessite de la construction. Nous avons d'un côté une vague démographique et de l'autre côté une vague naturelle et environnementale qui est liée à la hausse du niveau de la mer, avec la question de la protection des personnes et des biens. Cela constitue un sérieux casse-tête. Notre temps d'action, sachant que le temps est un élément très important, est donc très réduit en tant que maires puisque le mandat dure six ans. Cette double pression est terriblement difficile à équilibrer. Lorsqu'il s'agit de projets d'aménagement du territoire, nous avons des projets d'aménagements structurants importants comme le port de Brétignolles qui va durer une dizaine ou une quinzaine d'années de procédure avant d'arriver éventuellement à la phase de construction. Sur notre commune, la thalassothérapie est également un sujet depuis cinq ou six ans.

J'ai moi-même organisé un référendum qui a reçu une réponse favorable mais, comme on le sait, les référendums ne servent pas à grand-chose à part faire déplacer les citoyens. C'est toujours très compliqué et nous avons des riverains qui, en toute bonne foi et avec les possibilités que leur offrent les lois, font des recours, ce qui fait traîner les choses. Il faut deux ans et demi pour traiter un recours et il est possible de faire appel et donc de repartir pour deux ans et demi supplémentaires. C'est une moyenne au tribunal administratif de Nantes. Cela signifie cinq années. Alors que le mandat de maire dure six ans. Je vous laisse imaginer mon champ d'action et les possibilités pour faire avancer les grands projets. Il faudra donc attendre 2020 pour une première pierre. Et encore, nous verrons. Je souhaite savoir si l'on peut avancer. Si ce n'est pas le cas, nous trouverons d'autres sujets et d'autres projets mais pendant ce temps la population continue d'arriver sur le littoral. Il y a en effet 75 % de la population qui va habiter sur le littoral dans les années à venir et il faut donc s'y préparer. C'est le rôle des politiques et des administrations.

Véronique COUZINOU

Quels sont les éléments essentiels selon vous pour construire une politique maritime, de votre point de vue d'élu ?

Laurent BOUDELIER

J'ai été élu en 2014 et je pense qu'il faut d'abord commencer par simplifier. Il y a un nombre d'acteurs dans le domaine maritime et littoral qui constituent ensemble une forme de nébuleuse. Après trois ans, ce n'est même pas tout à fait clair pour moi. Je pense qu'il faut aussi simplifier au niveau national.

Je pense également qu'il faut avoir de l'ambition car le temps perdu par les décideurs n'est pas du temps perdu pour les acteurs du territoire. Ce qui amène des difficultés par rapport au monde économique. Il faut également penser à la préservation car les futures générations sauront nous remercier d'avoir protégé l'environnement. C'est capital.

Véronique COUZINOU

Nous allons passer aux questions. C'est une question pour Monsieur FATTAL. « Il est important de se rappeler que la mer absorbe 25 % des gaz à effet de serre et 95 % de la chaleur. L'ONU devrait s'occuper de ce bien commun en dehors des zones économiques exclusives aux pays ».

Paul FATTAL

Je n'ai pas de remarque particulière. Je pense que les enjeux environnementaux doivent être analysés dans leur globalité et mis en perspective. Je voulais revenir sur quelques éléments. S'il y a une élévation du niveau de la mer, elle n'est pas semblable partout à l'échelle du globe. De même concernant les tempêtes. Il peut y avoir une augmentation des tempêtes à un endroit et 100 km plus loin une diminution. Il faut toujours mettre en perspective ces éléments. Il faut mettre en perspective l'élévation du niveau de la mer à l'horizon 2100 mais nous craignons aujourd'hui les phénomènes de sur-côte que l'on a pu vivre avec Xynthia, c'est-à-dire la conjonction de phénomènes. L'échelle en la matière va de un à trois.

Véronique COUZINOU

« Une loi littorale clairement remise en cause sous la pression des lobbys des constructeurs, n'est-ce pas dilapider une richesse difficilement épargnée ? »

Laurent BOUDELIER

J'ai été assez clair sur le fait que la loi littorale, de mon point de vue, est une loi cathédrale. Elle doit servir de base pour les constructions. À cela, se sont ajoutés les plans de prévention des risques littoraux, ce qui complique le travail des promoteurs qui ont parfois les dents longues sur l'urbanisation galopante. Mais il ne faut pas sanctuariser absolument le littoral. Il y a encore des richesses et des potentiels à développer. Figé le patrimoine sous prétexte qu'il y a 100 ou 150 ans telle ou telle villa était remarquable ne doit pas empêcher de vivre avec son temps.

Véronique COUZINOU

Nous allons passer à la synthèse et j'appelle Laurent GERAULT, vice-président du Conseil régional délégué à l'environnement, la transition énergétique, la croissance verte et le logement.

Laurent GERAULT

Je retiens que notre région va connaître des évolutions structurelles des espaces et des activités maritimes et littorales qui justifient, dans le cadre de la stratégie régionale maritime, un chapitre spécifique sur la protection et la valorisation dans l'élaboration de ce schéma. À travers trois points essentiels. D'abord, les dynamiques démographiques et résidentielles qui sont fortes et qui vont sans doute accentuer l'artificialisation des littoraux dans les années qui viennent avec l'attractivité des saisons mais aussi la dynamique du territoire. Il y aura donc une problématique foncière à traiter dans les années qui viennent, d'abord de la compétence des élus locaux mais aussi prégnantes dans les documents que nous devons adopter dans les mois à venir au niveau de la Région. Cela rejoint la question du professeur BUCHET et du président RAPIN, sur l'aménagement du territoire qui est une compétence majeure de la Région au même titre que le développement économique en termes d'attractivité et de développement économique mais également en lien avec les questions de transport, de formation. Cela passe par deux outils essentiels, le SRADDET et le document de façade que nous devons élaborer dans les mois qui viennent.

Le deuxième sujet que vous avez abordé est celui des milieux naturels et du patrimoine culturel. Je pense qu'à travers le milieu naturel, il y a aussi des dimensions culturelles voire identitaires dans certains cas. Nous avons des spécificités régionales, par exemple par rapport aux marais. Les milieux terrestres et marins sont très riches dans notre région. Je rappelle que sur l'aspect végétal nous avons un peu plus de 200 espèces sauvegardées en région sachant que plus d'un tiers le sont sur le trait côtier. Cela concerne donc aussi très directement l'aspect terrestre. La biodiversité prend donc de plus en plus une dimension économique. Cela passe d'abord par l'agriculture, par la pêche, la conchyliculture avec, évidemment, des enjeux de biodiversité liés depuis peu à l'écotourisme sur les questions de recherche, d'innovation, de santé, et aussi de cosmétique. Il y a donc des enjeux forts de la biodiversité qui sont aussi liés à des enjeux de développement économique et pas seulement à des enjeux de préservation. Il y a également la question de la qualité des eaux. Nous sommes en bas de bassin versant. Dans le cadre de l'agence Loire Bretagne, nous sommes le réceptacle de l'ensemble des eaux du bassin et il y a donc, de fait, un impact sur le plan qualitatif et quantitatif. Sur le plan qualitatif, les enjeux sont forts concernant l'économie, l'agriculture, la pêche mais aussi le tourisme à

moyen terme si on n'y prend pas garde. Cela concerne également, dans le cadre de la pression démographique, les enjeux de qualité d'eau, en termes d'eau potable. Lorsque l'on passe de 12 000 à 120 000 habitants, on comprend l'enjeu sur ce sujet au regard de la capacité à apporter de l'eau potable et à gérer les eaux usées. Il s'agit de problématiques spécifiques à nos territoires. La Région les aborde à travers deux outils : la stratégie régionale biodiversité puisque nous avons engagé la semaine dernière un travail avec Madame la sous-préfète sur le sujet. Le schéma sera d'ailleurs intégré au SRADDET. Il doit intégrer l'ensemble des problématiques de biodiversité et notamment sur le littoral. Lors de la session, la semaine dernière, nous avons également acté la volonté d'une politique globale de l'eau qui passe notamment par un projet *LIFE* intégré qui intégrera ces problématiques de qualité d'eau et de quantité d'eau.

Le troisième sujet concerne la vulnérabilité des zones littorales et du trait côtier par les effets du changement climatique, globalement. Jean-Louis ÉTIENNE était venu à l'automne dernier s'exprimer sur la question de la transition énergétique. Il a témoigné de ce qu'il a vu et du fait que dans notre région tous les 10 ans le niveau de la mer augmente de trois centimètres. Vous imaginez ce que cela signifie à l'échelle d'un demi-siècle sur le trait côtier. Avec les impacts que vous connaissez. Cela rejoint les questions évoquées par Monsieur FATTAL de l'observation et du curatif. La Région intervient sur des politiques concernant les digues et avec des politiques d'anticipation. Il s'agit également d'anticipation avec les changements climatiques pour déterminer comment faire de cette question un critère des futures politiques publiques. La Région a sans doute un rôle particulier à jouer, de sensibilisation, de moteur sur ces problématiques, dans l'anticipation des sujets que l'on vient d'évoquer. Pour les acteurs locaux du développement économique, du transport et d'autres.

En conclusion, je dirais que l'enjeu est d'abord collectif et transversal. L'enjeu premier souligné par Monsieur le président et Madame la préfète est le fait que nous nous trouvons souvent dans des silos. L'impact premier de cette conférence est de nous permettre de nous retrouver tous ensemble dans cette enceinte et de travailler ensemble dans le tour de table avec les développeurs économiques, les acteurs de la protection de l'environnement, etc. Il s'agit aussi d'avoir une vision de la protection et de la préservation qui ne soit pas figée, pas sanctuarisée. Une vision dynamique, positive, dans l'esprit de ce qu'a porté le professeur BUCHET tout à l'heure pour faire de cette protection et de cette préservation un ancrage fort, positif du développement territorial économique de notre région et dynamiser l'ensemble des acteurs de notre région. Dans une vision de développement positif des choses.



La valorisation de l'identité maritime

Véronique COUZINOU

J'appelle les intervenants de la dernière partie.

Je passe la parole à Françoise HAMÉON. Je suis ravi de vous accueillir. Il y avait une question tout à l'heure qui a évoqué que les intervenants étaient très masculins. Vous êtes vice-présidente du conseil départemental de Loire-Atlantique en charge du tourisme, de la mer et du littoral.

Merci de nous donner les enseignements que vous avez tirés du diagnostic stratégique dressé par le Département dans le cadre de la démarche défi maritime et littoral. Avez-vous perçu des clichés, des idées reçues concernant notre littoral?

Françoise HAMÉON

Le président a évoqué tout à l'heure un déficit culturel et je suis ravie, tout en étant un peu désenchantée, de participer à la correction de ce déficit culturel en tant que seule femme.

La Loire-Atlantique a souhaité engager cette démarche partagée de consultation face à la double vague qui a été rappelée. Il nous est apparu évident de consulter l'ensemble des acteurs du territoire. Je ne dévoilerai pas l'ensemble des réflexions puisque je ne les ai pas encore mais la démarche est en cours et contribuera à alimenter ce qui sera proposé pour une inscription au sein du SRADDET.

Un regard a été porté durant ces travaux sur tout ce qui permet d'anticiper, d'adapter pour permettre la résilience de ce territoire confronté à un certain nombre de développements qui peuvent entraîner une démarche d'anticipation. Nous avons structuré la vision pour coordonner l'ensemble des actions et porter l'ambition maritime et littorale de la Loire-Atlantique au sein de toutes les politiques de planification, régionale ou locale.

Véronique COUZINOU

Comment est-il possible de bien « vendre » le littoral ligérien et vendéen ? Quels sont les leviers d'une attractivité confortée ? Est-ce que cela passe par la diversité de l'hébergement, les équipements ? La gastronomie ?

Christophe PRIOU

Il s'agit d'une adaptation permanente. Le tourisme dans notre région vient de très loin. Napoléon III est un aménageur mal connu en France. Philippe SEGUIN lui avait rendu un hommage parce que c'est lui qui est à l'origine de beaucoup de choses au niveau de l'industrialisation de la France. Avec le chantier naval de Saint-Nazaire ou le chemin de fer. Il arrive au Croisic et à Pornic. C'est par là que sont arrivés les touristes. Et que se sont construites des villes nouvelles puisque La Baule n'existait pas. Il s'agissait déjà d'un urbanisme balnéaire, avec une dimension sociale, économique, sanitaire, avec les sanatoriums. Ensuite, il s'est agi de fidéliser ce tourisme. Ce qui a été utile durant des périodes difficiles comme durant l'Erika, par exemple. Dans nos communes balnéaires, une résidence sur deux est touristique. Ce qui permet de fidéliser le tourisme. Il y a également eu les congés payés qui ont été importants. Longtemps, on a opposé l'économie primaire comme la pêche ou l'agriculture au tourisme alors que les deux sont tout à fait complémentaires. L'étalement des vacances a également favorisé le

tourisme puisqu'aujourd'hui il y a parfois autant de monde certains week-ends de la Toussaint ou au mois de décembre que durant les premières semaines de juillet. En Loire-Atlantique, par exemple, certaines choses étaient auparavant impensables. Le fait, sur un week-end, d'aller voir l'Océarium du Croisic ou de faire du tourisme industriel en allant voir AIRBUS ne se concevait pas il y a quelques années.

L'un des gros avantages du tourisme est sa capacité d'adaptation. Le défaut des politiques que nous pouvons avoir, Région Département, ou Europe, est qu'elles ne permettent pas de quantifier de manière claire comme avec les politiques d'emploi industriel où l'on peut sauver des emplois chiffrés. Il n'y a pas de concentration similaire avec le tourisme. Nous avons mesuré ce que représentait le tourisme au moment de l'Erika puisqu'il fallait faire des dossiers d'indemnisation. Nous avons dû faire un état des lieux et nous nous sommes aperçus que le nombre d'emplois était supérieur au nombre d'emplois de toute l'industrie dans le département et que le chiffre d'affaires l'était également. Le tourisme amène ainsi par exemple dix personnes à l'Océarium du Croisic, deux personnes dans une crêperie, 5 personnes dans un camping. Ce caractère très diffus peut parfois constituer un défaut pour le tourisme, l'empêchant de mieux peser sur les choix économiques ou de mieux faire entendre sa voix. Je me souviens d'un professionnel du tourisme qui me disait que lorsqu'il se rendait dans une assemblée où il y avait beaucoup d'autres métiers, lorsqu'il indiquait qu'il était professionnel du tourisme, les gens lui disaient qu'il avait de la chance car il était toujours en vacances. Il y avait cette tendance à ne pas prendre les professionnels du tourisme au sérieux.

Aujourd'hui, il s'agit d'un tourisme concurrentiel, car les gens partent au dernier moment en fonction de la météo. Les réservations s'opèrent au dernier moment dans les réservations, par exemple avec l'avènement d'*Airbnb*. L'hôtellerie familiale a également commencé à péricliter avec l'addition des normes. Certains établissements ont fermé. Il y a également la concurrence avec l'étranger. C'est selon moi l'un des enjeux de la région au regard des moyens modernes, LGV mais aussi avion.

Ainsi, si l'aéroport actuel peut être considéré comme en forte croissance et pas loin d'être saturé, c'est aussi parce qu'il y a beaucoup de destinations touristiques dans un sens comme dans l'autre. Le tourisme est donc aujourd'hui vraiment intégré par les communes comme la première économie locale, régionale et nationale. Je rappelle que c'est la première économie nationale avec près de 80 millions de touristes. Nous avons eu du « retard à l'allumage » puisque nous sommes un pays « terrien », avec l'agriculture et l'industrie. Mais le tourisme est désormais notre première économie et nous devons être en pointe dans ce domaine. Nous avons également à faire face aux conséquences de la loi NOTRe. Jusqu'à présent, il y avait un office du tourisme dans chaque commune, or, aujourd'hui, ils se trouvent dans les intercommunalités. Il s'agit d'une nouvelle organisation dont je pense qu'elle est positive car l'union fait la force. Sachant que les Pays de la Loire constituent une forme de confetti à l'échelle de l'Europe ou du monde.

Françoise HAMÉON

En effet le poids économique du tourisme est extrêmement fort avec près de 16 000 emplois en Loire-Atlantique pour les emplois directs. Si l'on ajoute les emplois indirects, cela représente 25 000 emplois. Le poids du tourisme est donc considérable. L'histoire du tourisme évolue effectivement de manière quotidienne. Les touristes ne demandent plus à rester allongés sur une serviette durant trois semaines et ont des demandes différentes. Ils demandent à bénéficier d'aménagements, comme avec les Euro vélo routes ou l'odyssée la Loire à vélo, ou la plaisance qui est en pleine expansion et génère de nombreuses nouvelles pratiques. Qui nécessitent des aménagements côtiers mais aussi sur les voies navigables. Et nous avons la spécificité, en Loire-Atlantique, d'avoir un estuaire, qui a un impact sur le

système côtier, qui permet de relier tout l'impact du tourisme entre toutes les voies navigables et la côte.

Il me paraît très important de prendre conscience que les touristes demandent aujourd'hui de vivre des expériences avec les spécificités de la côte. Je suis retournée à Guérande récemment et les boutiques vendent pour la plupart du sel, ce qui n'était pas le cas avant.

Christophe PRIOU

Nous avons su également rester attractifs car je pense que nous avons réussi à concilier environnement et développement. En parallèle aux grandes politiques d'aménagement du territoire que j'ai évoquées, il y a eu aussi la création des parcs naturels régionaux. Il y en a quatre dans la région. Le conservatoire du littoral a acquis un certain nombre de propriétés. Sur les marais salants, grâce au travail de certains, nous avons évité le remblaiement de ces zones humides comme dans d'autres régions. Ils accueillent aujourd'hui les paludiers et les sauniers qui ont eux-mêmes compris qu'ils constituent un atout touristique alors qu'ils étaient réticents, avant, à la présence des touristes. Nous avons su avoir différentes activités et nous n'opposons pas le tourisme à l'industrie ou à l'environnement. Cela représente une des grandes forces de la région, la complémentarité.

Françoise HAMÉON

Je pense que nous avons intérêt à suivre l'évolution démographique qui peut être parfois inquiétante. Grâce aux études menées, on constate que l'âge moyen du propriétaire sur la côte est plutôt élevé. La surface moyenne des propriétés est par ailleurs assez limitée. Il faut déterminer comment les mutations de ces propriétés vont s'organiser. Cela représente un réel questionnement, ce qui nous permettra d'avoir la vision la plus complète possible.

Véronique COUZINOU

Je passe la parole à Stéphan CONSTANCE, vice-président de la fédération des industries nautiques, président d'Allures Yachting. Vous avez notamment un chantier en Loire-Atlantique qui construit des bateaux à passagers ou de servitude. Nous allons parler de nautisme durable et d'évolution des pratiques.

On constate que les sports de voile ont le vent en poupe puisqu'ils véhiculent des valeurs positives, de dépassement de soi, d'écologie au sens large. Des événements comme le Vendée globe ou *The Bridge* ont donné des étoiles dans les yeux au public. Est-ce que ce type d'événement constitue une opportunité pour l'industrie nautique au sens large, à moteur ou à voile ?

Stéphan CONSTANCE

Il s'agit effectivement d'une opportunité. Le fait de regarder les coureurs du Vendée globe montre chez eux un concentré assez pur selon moi de valeurs comme le courage, l'abnégation, la confrontation avec les éléments et de professionnalisme et de gestion des hautes technologies. Je pense que ces valeurs nous font tous vibrer et développent l'envie de bateaux. C'est donc pour nous une opportunité, qui permet de stimuler un marché domestique qui a beaucoup souffert de la crise de 2008. Dans toutes les études, même si le marché domestique s'est effondré, puisqu'il y a eu des dynamiques très différentes selon les géographies dans le monde, l'envie de bateaux n'a jamais faibli. À travers la pratique d'écoles de voile, de location, etc. L'envie de bateaux est restée à un niveau très élevé. Je pense que nous

avons besoin d'événements qui marquent un territoire, créent le lien avec la population car les gens qui viennent au départ ne sont pas que des plaisanciers. Notre industrie a besoin d'être acceptée et d'être en lien avec le territoire. Ces événements permettent de créer ce lien. Si l'on nous offre un beau scénario comme cette année, c'est encore plus positif. Il s'agit également de personnes adorables, qui restent proche. Nous pouvons les inviter lors d'animations au salon nautique de Paris et ils sont présents et acceptent de discuter avec le public. Ils sont accessibles ce qui est précieux pour notre industrie.

Véronique COUZINOU

On parle aujourd'hui de nautisme 2.0 et il y a aujourd'hui de multiples pratiques de la voile. On peut la pratiquer dès l'école. Comme à Pornic, par exemple. Des applications existent également pour louer des bateaux par exemple. Le numérique change-t-il également votre industrie et le nautisme en amenant de nouveaux publics ?

Stéphan CONSTANCE

Tout à fait, je suis frappé par le foisonnement actuel, avec des plateformes de partage de bateaux, de partage d'équipage, de recherche d'embarquement. Ou avec la formule du *boat club* notamment dans notre région. Mais, en même temps, dans ce foisonnement, je ne vois rien, aujourd'hui qui ait transformé notre industrie. À l'inverse d'autres secteurs d'activité, comme par exemple avec l'impact du site *booking* sur le tourisme qui a transformé radicalement le partage de la valeur dans ce secteur. Cela nous interroge donc sur ce qu'est finalement un bateau. On a peut-être trop tendance à le voir comme un bien d'usage alors que c'est plus selon moi un bien d'expérience. On ne l'achète pas pour se déplacer ou pour y dormir la nuit mais pour vivre quelque chose. La propriété n'étant qu'un des aspects de cette expérience. Néanmoins, sur certains segments comme les bateaux de taille petite ou moyenne, notamment les bateaux à moteur, ces nouveaux services (puisqu'il faut plus retenir cette dimension que l'aspect technologique selon moi) amènent aujourd'hui de nouveaux pratiquants. Ce qui est fabuleux puisque cela élargit notre base de chalandise plutôt qu'une transformation de la chaîne de valeur.

Véronique COUZINOU

Quel est le port du futur ? Et comment percevez-vous le nautisme durable dans le port du futur ?

Stéphan CONSTANCE

Ma fédération n'est pas la plus experte pour parler du port du futur mais je ferai deux observations. La première en tant qu'utilisateur à titre privé ou professionnel des services portuaires.

La première est qu'un port devrait être un lieu magique car il est l'interface entre la terre et la mer. Il devrait être un lieu à part. Je pense qu'il existe encore de nombreuses opportunités pour développer les services, les animations, pour en faire des lieux de vie et pas des parkings à bateaux. En tant qu'utilisateur, je pratique de nombreux ports et, à l'occasion de régates, de rallies organisés, d'activités festives, il y a du monde, la pratique se développe et cela fait vivre les professionnels du port. Je pense que c'est important. Les exigences en termes de qualité de service des utilisateurs aujourd'hui sont en très forte croissance et il faut accompagner cette demande. Ma deuxième remarque sera une suggestion aux responsables des ports, les incitant à ne pas hésiter à accompagner les nouvelles tendances dont nous avons parlé en réservant par exemple des places aux *boat clubs*. Notre région est

exemplaire dans ce domaine puisque cela s'est mis en place en bonne intelligence en analysant l'évolution de la typologie des bateaux. Le catamaran est aujourd'hui le marché qui a une attraction formidable. Or, il n'est pas toujours aisé en France de venir dans un port avec un catamaran. Il s'agit d'être à l'écoute et d'accompagner les tendances.

Concernant le nautisme durable, nous avons la chance unique que nos clients soient très sensibles à cette problématique de naviguer sur une mer préservée avec une faune et une flore admirable. En tant qu'industriel, nous ne pouvons pas résister à cette tendance. Nous y sommes sensibles. Ainsi, en 2009, la fédération a créé l'association pour une plaisance et écoresponsable. Elle était à l'époque unique en Europe. Elle cherche à organiser, tracer, baliser, le marché de la déconstruction des bateaux. Bien avant les problématiques de respect étendu des producteurs, etc. L'association permet aujourd'hui de déconstruire 600 bateaux par an. La fédération a également créé un éco-organisme labellisé par le gouvernement pour la récupération des feux et fusées de navigation qui constitue une problématique assez complexe. Dans le cadre de l'élection présidentielle, nous avons également été force de propositions et avons lancé une large consultation avec une plate-forme d'intelligence collective. Toutes les idées collectées ont été mises sur la plate-forme pour faire réagir des centaines de professionnels. 108 mesures ont été retenues, classées selon cinq thématiques. Je vais vous citer deux thématiques. En premier lieu, le nautisme durable et, deuxièmement, l'enjeu du territoire.

Véronique COUZINOU

Je passe la parole à Jacques GHEERBRANT, correspondant régional de la société nationale de sauvetage en mer pour parler de l'exemple de la SNSM et de l'engagement autour de la mer. Vous êtes ancien préfet maritime de l'Atlantique. Vous êtes ancien patron de la station SNSM de Pornic et correspondant régional de la SNSM. La sensibilisation doit commencer tôt comme on l'a vu. Est-il aujourd'hui compliqué de recruter des bénévoles, des jeunes, et d'inciter les plaisanciers et les usagers de la mer en général à donner. Vous pouvez rappeler sans doute le nombre de plaisanciers et le nombre de donateurs à la SNSM.

Jacques GHEERBRANT

Je remercie d'abord la Région d'offrir à la SNSM comme cadeau pour son cinquantième anniversaire cette invitation aujourd'hui. C'était hier la première journée nationale des sauveteurs en mer, qui est la grande cause nationale 2017. Le 14 juillet, vous verrez en bas des Champs-Élysées un carré de 50 sauveteurs en mer habillés en orange mis à l'honneur par la République.

Dans la région, il y a dix stations de sauvetage. six en Vendée et quatre en Loire-Atlantique. Deux centres de formation et d'intervention à Nantes et aux Sables-d'Olonne. Et il y a à Saint-Nazaire le centre national de formation mis en place en 2011 en lien étroit avec la Ville. Tous les ans, il y a le record SNSM qui, cette année, a été en partie laissé dans la discrétion du fait de l'ombre tutélaire du Queen Mary et de *The Bridge*. Notre ADN est le bénévolat. Il y a 7 500 bénévoles et 70 salariés. Si nous n'avons que 50 ans sur le plan juridique, nous remontons à 1865, il y a 152 ans. Nous n'avons donc pas de problème de revendications sociales ou de masse salariale. Nous sommes depuis toujours au service de la communauté maritime. Tous ceux qui en ont besoin, qui sont en mer, peuvent être aidés. Nous pensons que nous sommes bien placés pour évaluer l'évolution de la « communauté maritime ». Dans mon esprit, cela revêt une grande importance. Avant de construire l'identité maritime d'un territoire, encore faut-il selon moi qu'il y ait cette communauté maritime dans le territoire. Or, il y a de nombreuses sous-communautés, qui se sont exprimées aujourd'hui : les scientifiques, les pêcheurs, les professionnels de la construction, etc. Tout cela manque selon moi un peu d'unité. J'attends donc de

la part de l'assemblée un meilleur échange d'informations et surtout un plus grand intérêt réciproque de la part des différents acteurs les uns envers les autres. Grâce au taux d'adhésion à la SNSM, nous pensons pouvoir mesurer cette réalité. On pourrait penser que l'une des valeurs communes des personnes qui souhaitent constituer une communauté pourrait être partagée dans ce cadre. Cela est d'ailleurs indispensable puisque 80 % des ressources de la SNSM proviennent des dons volontaires de ceux qui décident de la soutenir, le reste provenant de l'État. L'État à qui un rapport parlementaire en 2016 et une action constante de notre part, depuis longtemps, essaient de rappeler que le sauvetage en mer est une de ses responsabilités. Et qu'il est engagé par des accords internationaux. Notre association bénévole, loi 1901, réalise plus de la moitié des sauvetages. Le rapport coût efficacité est sans aucune comparaison dans le monde occidental. Ce rapport a été établi, il y a un an à peine, que l'existence de la SNSM et son action faisaient économiser à l'État, par rapport à une action de fonctionnaires, environ 100 millions d'euros par an. Or, l'État échange cette somme, aujourd'hui, contre une subvention 3,7 millions d'euros. Le rapport recommande à l'État d'augmenter à 25 % sa subvention soit à 7,5 millions d'euros. Ce n'est pas encore le cas et, donc, notre action continue. Mais nos interlocuteurs changent et nous sommes donc repartis à l'assaut et nous espérons obtenir gain de cause, sachant que ce montant paraît très faible pour l'État, dans la mesure où cela permet d'assurer 50 % de l'activité de sauvetage. J'en souris mais, à force, je finirai par trouver cela pathétique si cela continue. 80 % du budget est donc assuré par les particuliers et leurs dons. Lorsqu'on a un bateau, on a toujours un budget bateau. J'ai moi-même beaucoup de mal à avoir un petit bateau et donc un petit budget bateau mais j'ai du mal à penser que certains soient à 30 euros près sur leur budget et n'arrivent pas à soutenir la SNSM avec un don de ce montant qui reviendrait, après déduction fiscale, à 10 euros. Si chacun des 800 000 propriétaires de bateaux immatriculés en France trouvaient 30 euros, la SNSM ne serait pas obligée d'aller faire la quête auprès des services de l'État pour obtenir une meilleure subvention. Malheureusement, ce n'est pas le cas aujourd'hui. Nous n'arrivons pas à résoudre ce problème. Nos bénévoles ne savent pas faire la quête de manière professionnelle. Ils préfèrent aller en mer faire des interventions. Nous manquons donc d'efficacité et nous essayons de progresser en la matière.

Véronique COUZINOU

Faudrait-il une taxe ?

Jacques GHEERBRANT

Surtout pas. Nous attendons de l'État qu'il nous aide sachant qu'il peut trouver facilement ce montant. Nous ne souhaitons absolument pas une taxe car il y en a déjà notamment pour les plaisanciers ayant des bateaux de plus de 7 mètres qui paient déjà le droit annuel de francisation des navires, qui rapporte 50 millions d'euros par an, utilisés par l'État pour financer en grande partie le conservatoire du littoral. Ce dont nous sommes tous très heureux. Si une part pouvait être affectée au sauvetage en mer, nous trouverions une logique entre le fait qu'elle provient des plaisanciers et le fait qu'elle servirait à assurer leur sécurité qui représente 80 % de nos interventions.

Nous avons besoin du soutien de tous, y compris des industriels qui ont finalement intérêt à ce que la plaisance se développe. Des élus sachant qu'au niveau de la région et des départements qui la composent nous avons un soutien constant de la part des collectivités. Il faut que tout le monde s'y mette. Nos amis britanniques se désolent de n'avoir que 98 % de plaisanciers qui les soutiennent alors que pour notre part ils ne sont que 10 %.

Applaudissements.

Véronique COUZINOU

Nous allons conclure avec René MONIOT-BEAUMONT, président d'honneur de la maison des écrivains de Vendée qui va nous parler de passion et de transmission d'une passion autour de la mer.

René MONIOT-BEAUMONT

Je ne vais pas vous parler de bateaux même si j'ai navigué pendant 25 ans. Je ne parlerai pas non plus de plaisance même si j'ai eu des bateaux de plaisance mais je vous rappellerai que l'on commence à aborder la mer souvent par un livre. Nous avons constitué la maison des écrivains de la mer dans les Pays de la Loire à Saint-Gilles-Croix-de-Vie, il y a treize ans. C'était une idée un peu farfelue mais, grâce au pouvoir politique, la commune, le conseil départemental, nous avons réussi à monter ce cercle littéraire qui est maintenant inscrit dans la fédération des maisons d'écrivains. Avec plusieurs milliers d'écrivains puisque nous nous occupons de littérature dans le monde entier. Nous avons des adhérents et aussi des contacts avec des associations américaines ou anglaises. Notre site est face au large, l'immensité océane, ce qui permet aux écrivains et aux poètes de réfléchir. Notre ambition au départ a été de faire admettre à la France que le genre littéraire du voyage était très vertueux. Le genre du voyage inclut le genre de la montagne, mais personne ne parlait de la mer. Nous sommes très heureux que l'on parle aujourd'hui d'un genre littéraire et de littérature maritime. Il a fallu dix ans mais nous en sommes très contents désormais.

Nous ne vendons rien, nous organisons des expositions, nous recevons des personnes et nous proposons des visites au public selon des thèmes. Comme le Titanic ou d'autres. Cela permet aussi à des gens de venir et de produire des livres. Nous constituons donc une forme de relais avec les écrivains et les éditeurs. Tout cela fonctionne et nous espérons que cela va continuer. Cela rejoint un peu les musées itinérants, comme les musées de la pêche, et vise à montrer que la littérature maritime est quelque chose d'important, puisqu'elle permet de créer des vocations. Personnellement, je suis lorrain. Je suis venu à la mer parce que j'ai lu des livres. Et, actuellement, la question de la vocation constitue donc selon moi un enjeu majeur. La marine nationale organise des campagnes de publicité, pour constituer des équipages. Avant, de nombreuses personnes d'Alsace venaient à la marine par la lecture, et seulement la lecture. Par Jack London ou Joseph Conrad. Nous sommes donc très contents d'avoir été aidés. Car, sinon, nous n'aurions pas réussi. Je vous invite donc à visiter cette maison des écrivains de la mer, à assister à des causeries sur différents sujets. Sachant que nous envoyons également des causeries par courriel aux personnes inscrites.

Nous en avons organisé une soixantaine sur cinq ans, sur la littérature maritime qui est vraiment oubliée, comme nous le voyons. Dans les salons de la mer, nous constatons une baisse totale de la lecture maritime parce que pour la plaisance la littérature est technique. J'avais dit à Monsieur Vincent RIOU lors d'une émission télévisée, que lorsqu'il faisait le tour du monde pour le Vendée Globe j'espérais qu'il allait noter ses impressions. Il m'a répondu que ce n'était pas nécessaire car cela était enregistré par le PC. Je lui avais alors demandé comment il ferait lorsqu'il sortirait un livre car le fait qu'il donne un coup de barre à droite ou à gauche n'est pas le plus intéressant, contrairement à ses émotions. Or, j'ai l'impression que l'on ne connaît plus les émotions maritimes. Même si on peut les connaître avec la plaisance. Alors qu'il y a de grands auteurs qui les ont faits partager. C'est dommage.

Nous sommes donc heureux en Pays de la Loire et en Vendée de présenter cette littérature.

Applaudissements.

Véronique COUZINOU

Je vais poser une question avant la conclusion. « A quand les ports qui s'auto-draguent ? » Ce qui fait référence sans doute aux ports de plaisance.

Jacques GHEERBRANT

C'est le cas pour le port de Pornic. Il est propriétaire de sa drague, de son autorisation de dragage, et il essaie de maintenir les tirants d'eau. Par rapport aux solutions de dragage décennal, ceci est écologiquement plus facile puisque les quantités évacuées en continu sont moins importantes que celles évacuées au bout de 10 ans. Je crois savoir qu'une réflexion collective est en cours pour, à sa fin de vie, mutualiser cette drague. Parmi les quatre ports privés de Loire-Atlantique, d'ici quatre ans, deux vont redevenir publiques. Comme le port à Pornic qui est en fin de concession. Ainsi, au 1^{er} janvier 2022, le Département va retrouver la maîtrise complète du port.

Françoise HAMÉON

C'est votre analyse. Effectivement les ports ont été concédés et les concessions vont être remises à plat à partir de 2023 avec une réflexion sur les équipements mis à disposition. Bien sûr, de nouvelles concessions seront passées et nous commençons dès aujourd'hui à réfléchir aux enjeux. Le Département gère effectivement trois ports. Ces problèmes de dragage sont inhérents à tous les ports puisque même les ports récupérés par des communes se posent aujourd'hui un certain nombre de questions. Nous allons tenter, dans le cadre de la réflexion qui est la nôtre, d'apporter une solution, de manière collective, pour essayer notamment de générer des coûts beaucoup moins importants en termes d'investissement par rapport aux matériaux mais aussi avec une régularisation peut-être beaucoup plus douce en matière environnementale pour les dragages en question.

**Conclusion****Véronique COUZINOU**

Nous allons conclure en beauté sur la passion et la culture de la mer avec un invité de grande qualité qui fera écho à l'introduction de Christian BUCHET.

J'invite Vincent CAMPREDON, directeur du musée national de la Marine, pour évoquer la notion d'identité maritime à travers l'exemple du beau projet muséographique du nouveau musée de la marine.

Vincent CAMPREDON

Je vais vous dire quelques mots d'un passionnant défi pour le directeur du musée national de la Marine que je suis. Celui d'un formidable projet culturel porté par une grande ambition pour l'avenir de notre pays. C'est là l'enjeu majeur du futur musée maritime français du XXI^{ème} siècle. Comme le disait le général De GAULLE, les grands pays le sont pour l'avoir voulu. Car on ne peut envisager un tel projet sans une certaine idée de la France. Sans une certaine idée du monde, et de la France dans le monde. Ce nouveau destin du musée, lancé il y a moins de deux ans, s'inscrit sans aucun doute comme une des composantes de l'envergure maritime de la France. Être une puissance mondiale, cela veut dire être une puissance maritime exprimait lui aussi Georges LEYGUES. Le comprendre est essentiel pour nous. L'histoire, la géographie mais aussi l'économie rappellent sans cesse toute l'importance du fait maritime qui est désormais au cœur du contexte stratégique et environnemental sur le plan mondial. La mer et tout ce qui s'y passe est sans nul doute l'une des nouvelles frontières qui dessineront le monde de demain. Ce qui caractérise le fait maritime contemporain, c'est l'identité maritime comme projet d'avenir. Par là, il faut comprendre que la mer est un enjeu économique, bien sûr, mais plus profondément encore, une question d'identité, une question de culture. Il fallait un projet culturel d'ambition égale alors que les espaces et les activités maritimes connaissent des évolutions rapides et majeures. N'avions-nous pas, en effet, besoin d'un lieu partagé, au cœur de la capitale, pour porter aux yeux de tous ce qui fait l'identité maritime de la France et lui faire partager ses trésors méconnus. Un lieu où toutes les grandes questions qui agitent notre planète pour demain seront abordées. Les questions économiques, écologiques, scientifiques, énergétiques, stratégiques et militaires, mais aussi une adresse prestigieuse où les loisirs et les sports nautiques trouveront toujours un accueil chaleureux et passionné. Il devenait urgent de sensibiliser et de transmettre aux jeunes générations la conscience de ces enjeux.

La mer est l'avenir de la terre, on le répète à l'envie sous toutes ses formes depuis tout à l'heure. Mais, nous le savons tous ici, un projet ne vaut que par la volonté politique de ceux qui le portent et qui permet de passer des mots et des idées aux actes. Jean-Yves LE DRIAN, quand il était ministre de la défense, par sa volonté d'innovation, d'anticipation et de modernité, a voulu faire de la mer et de l'aventure maritime de notre pays un sujet d'intérêt pour tous en expliquant et en mettant en valeur notre identité maritime. La France et la mer, la mer à travers la France, la France à travers la mer. Un musée ouvert sur le grand large, un musée qui établit des ponts entre la Terre et la mer, entre l'histoire et la légende, entre le passé et l'avenir, entre l'éveil et le rêve. Nous voulons inviter au voyage, susciter des émotions, partager la grande et la petite histoire, pour lier notre histoire navale aux défis du XXI^{ème} siècle et à l'ambition maritime de notre pays. Les nouveaux enjeux économiques et scientifiques, liés aux richesses de la mer, l'actualité de l'écologie et de la biodiversité marine, l'influence de la mer sur le climat, la promesse des énergies marines renouvelables, l'économie des loisirs, le transport maritime, tous ces sujets abordés cet après-midi. Le développement des ports et, naturellement, les enjeux qui touchent à la défense et à la sécurité de la France. Sans oublier, bien sûr, Monsieur de LA PEROUSE, et TABARLY, qui n'ont jamais été aussi présents. Jean-Yves LE DRIAN a voulu faire du futur musée un lieu de référence permettant la rencontre et l'échange autour de ces grandes interrogations qui agitent notre planète bleue, élargissant ainsi le rôle du musée pour en faire un lieu culturel contemporain. Il sera à la fois stratégique, médiatique, encyclopédique et universel, un espace omniscient, en prise directe avec l'actualité des univers maritimes. Une nouvelle génération de musées qui marient, on l'espère avec intelligence et pertinence, passé et présent, pour les mettre au service du futur. Le futur musée de la marine est un projet qui a du souffle et de l'ampleur, qui ose regarder loin, dans l'espace et dans le temps.

Pensant à André MALRAUX, je veux vous dire qu'avec ce musée nous voulons tenter ici quelque chose qui n'a jamais été tenté. Créer un univers particulier dans lequel la mer et les marins trouveront leur place, un lieu ouvert et vivant pour tous ceux qu'intéressent les enjeux maritimes de demain. Aujourd'hui, les musées changent de visage et d'approche, ils sont plus interactifs, se tournent résolument vers l'excellence et ouvrent leurs publics. Ce projet, vous l'avez compris, est de réinventer le musée de la marine qui a 250 ans pour le faire changer d'époque et lui donner une nouvelle identité.

Mais cette belle aventure ne vivra pas sans vous. Nous avons devant nous encore un peu plus de quatre ans pour le construire. Le musée, qui rouvrira fin 2021, sera une vitrine, un vecteur de rayonnement, en France mais aussi à l'international et vous devez en être les acteurs. Il est fait pour vous, pour notre grande communauté maritime, dont on vient de parler. Il a été conçu pour rassembler et marquer la force de notre identité maritime, aussi consciente de son histoire que soucieuse de modernité. Tout est prêt pour la vitrine. Mais cela exige que vous soyez totalement partie prenante. Alors, ce soir, ma proposition est simple, soyons, ensemble, les ambassadeurs culturels de l'identité et de la vocation maritime de la France. Mesdames et Messieurs, le rayonnement de la France passe par la mer. Le moment est venu d'affirmer le destin maritime de notre pays, grande puissance sur les mers, qui se devait d'avoir son grand musée de la mer. Il est temps de donner à cette réalité un lieu où elle puisse s'exprimer sous tous ses aspects et ainsi marquer la culture de notre pays, transformant ce musée en haut lieu de la vie maritime française. Ensemble, nous allons faire vivre la mer. Pour terminer et comme va le dire ce soir, pour la dernière fois, Georges PERNOUD à Thalassa, à tous, bon vent !

Véronique COUZINOU

Je vais laisser la parole à Christophe PRIOU qui va nous parler des modalités de la méthode d'élaboration de la future stratégie régionale mer et littorale. Merci à tous d'être venus.



La suite des événements : organisation et méthodes de travail

Christophe PRIOU

Je pensais qu'il n'y aurait que quelques personnes dans l'hémicycle. Merci d'avoir animé cette première conférence. Vous êtes courageuse, car un de vos confrères qui a écrit un livre très intéressant estimant que la mer était l'avenir de la France vogue sur un des plus beaux paquebots du monde et vous a lâchement abandonnée à terre.

Pour la feuille de route, le président a parlé de rigueur et de liberté. C'était le cas pour les débats, avec la liberté de parole de l'amiral GHEERBRANT par exemple. Nous étions presque 200 alors qu'il y a eu beaucoup de personnes excusées car en ce 30 juin il y avait beaucoup de conseils d'administrations publiques ou privées ou des conseils municipaux pour les grands électeurs à désigner pour les élections sénatoriales. N'hésitez pas à inciter à s'inscrire autour de vous pour avoir le panel le plus large possible. Nous ne souhaitons pas que cette instance soit une institution de plus car nous avons tous de nombreux engagements. Nous voudrions qu'elle soit vite interactive, de manière bilatérale. Il s'agit d'un

outil de décision que nous souhaitons mettre en place pour la politique régionale mais qui s'inscrit aussi dans d'autres politiques. Par exemple, l'enjeu des prochains mois sera pour la politique régionale, d'être présent au niveau de l'Europe. Par exemple, à l'automne prochain, nous irons à Tallinn, pour une assemblée générale de l'Arc atlantique qui représente 17 régions, au sein de la conférence des régions périphériques qui représentent toute l'Europe. C'est là que se décidera l'écriture du plan pour la pêche 2020-2026. Il est important, dans ce domaine pêche et conchyliculture, comme dans d'autres, d'avoir des remontées des professionnels. Comme nous l'avons indiqué tout à l'heure, au niveau de l'État, s'écrit un urbanisme maritime ou marin. On en voit l'utilité notamment au regard des propos de José JOUNEAU qui nous disait que 60 % de l'espace maritime ne pouvait pas être exploité par les pêcheurs du fait d'autres usages. L'intérêt de ces documents sera aussi de permettre de dégager une vision pour les décennies à venir. Il y a également des objectifs importants sur les thématiques. Tout change rapidement et nous nous sommes par exemple battus durant des années pour la qualité des eaux littorales du fait du traitement des eaux usées. On s'aperçoit que l'objectif peut être atteint mais certaines études montrent que le continent supplémentaire, avec les plastiques, et les nanoparticules, se retrouve dans les mollusques que nous pouvons consommer. Nous sommes donc favorables à des thèmes précis sur lesquels nous pourrions travailler. Même si, au niveau du secrétariat général de la mer, un travail significatif est produit, pour regrouper toutes les entités, avec le *cluster*.

Nous avons parfois tendance, en France, à mettre la charrue avant les bœufs, ou le contraire. Par exemple, les parcs éoliens sont l'objet de beaucoup de recours juridiques et, en France, le débat public est organisé après la décision. Or, il serait possible de déminer certains sujets avec un débat avant. Comme pour un aménagement de centre-ville par exemple. Il vaut mieux concerter avant.

Grâce à vous, nous souhaitons renforcer notre influence comme le président du conseil départemental de Loire-Atlantique le disait tout à l'heure, avec la région, la France, l'Europe. Nous avons la chance, avec la région, d'avoir pour l'Arc atlantique, le lieu pour mettre la flèche, avec la Loire. On disait il y a peu encore que le port de Saint-Nazaire était la porte des Amériques. À nous de constituer la flèche de l'Arc atlantique.

Si vous avez des questions ou des documents à fournir ou besoin d'interlocuteur, il y a Sébastien PILARD, que j'excuse car il était à Marseille, qui s'occupe des énergies maritimes, moi-même, et Bernard de CASTELBAJAC qui est le référent. N'hésitez pas à lui adresser des informations par la plate-forme collaborative. Merci à tous. Nous comptons vous retrouver très prochainement puisque nous vous proposerons environ deux réunions par an. Une à l'automne, et une au premier semestre 2018.

Applaudissements.

