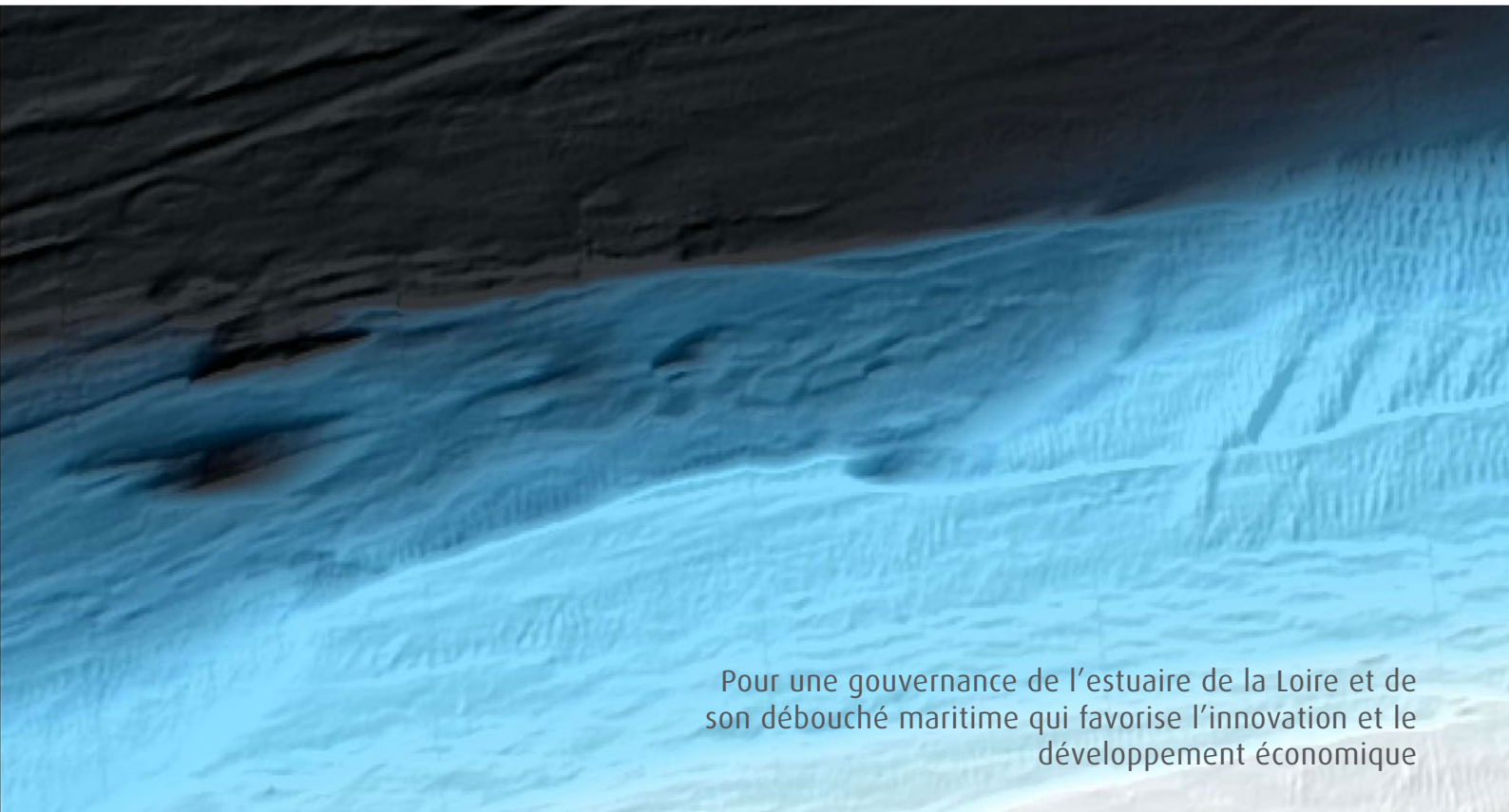


L'estuaire de la Loire et son débouché maritime :

un territoire maritime et littoral à valeur d'expérience



Pour une gouvernance de l'estuaire de la Loire et de son débouché maritime qui favorise l'innovation et le développement économique

Résumé

À la demande de la délégation nationale mer et littoral du ministère de la transition écologique et solidaire (MTES), le Cerema a organisé le 7 novembre dernier, en partenariat avec l’Institut Universitaire Mer et Littoral (IUML) et le Pôle Mer Bretagne Atlantique (PMBA) la première journée d’échanges de la démarche intitulée «territoires maritimes et littoraux à valeur d’expérience» (TMLVE).

L’objectif d’une journée d’échanges TMLVE est de partager, de faire-savoir et de faire-valoir les dynamiques et bonnes pratiques portées par les territoires maritimes et littoraux qui contribuent à la mise en œuvre opérationnelle des grandes ambitions de la stratégie nationale mer et littoral. Elle doit également permettre de faire connaître au niveau national les freins juridiques, méthodologiques et financiers rencontrés qui entravent la mise en œuvre concrète et efficace de la Stratégie nationale Mer et littoral (SNML).

Le thème et le périmètre de travail choisis pour cette première journée d’échanges ont été la gouvernance de l’estuaire de la Loire et de son débouché maritime en vue de favoriser le développement économique et l’innovation dans ces territoires et «mer-ritoire». Lieu de coexistence de forts enjeux environnementaux et socio-économiques, à l’interface terre-mer, l’estuaire de la Loire et son débouché maritime est aussi un espace de défis qui draine de l’innovation pluridisciplinaire.

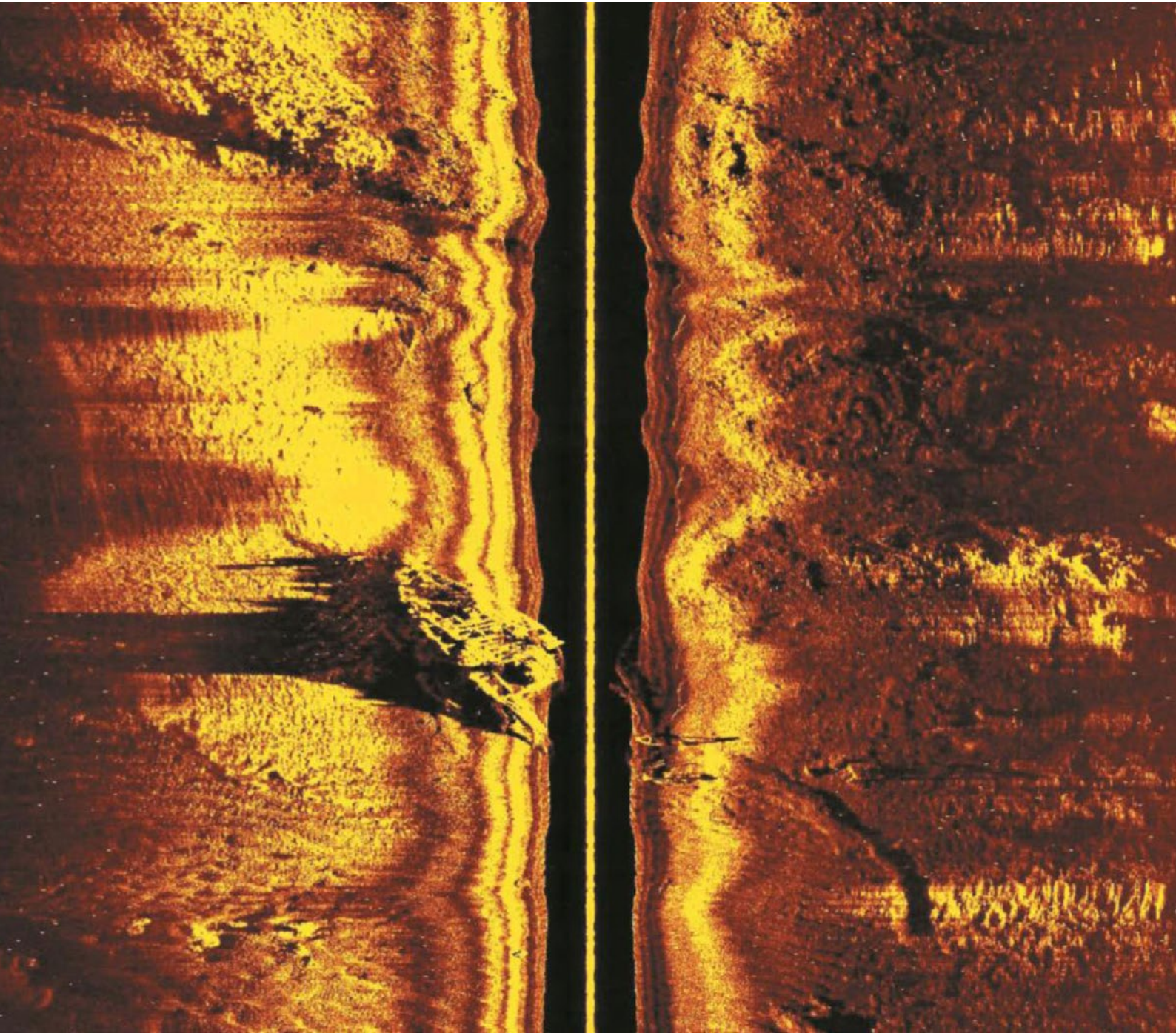
Le thème de la gouvernance qui implique des notions de concertation et de compromis autour de la capacité d’accueil de ce territoire a été traité au regard des incontournables conflits d’usage des activités et des milieux qui

y sont multiples. La responsabilité partagée de ce bien-commun s’est imposée rapidement comme fil conducteur de la journée.

Plus de cent personnes ont contribué au succès de cette journée : des entreprises, des gestionnaires, des collectivités territoriales, des chercheurs, des représentants associatifs, des services de l’État sont venus témoigner et partager leurs expériences concrètes en matière de gouvernance de projets et de démarches d’innovation économique sur ces territoires.

Trois témoignages majeurs du territoire de l’estuaire de la Loire et de son débouché maritime - le projet de parc EMR du banc de Guérande, le réaménagement du port de la Turballe, les initiatives du Grand Port maritime de Nantes Saint-Nazaire en matière de transition énergétique ont permis d’amorcer des tables-rondes et d’analyser les mécanismes de gouvernance mis en œuvre, les facteurs de réussite, les limites et les pistes d’amélioration de ces démarches, programmes et projets.

L’après-midi, des ateliers en format world-café ont permis aux acteurs d’échanger autour de l’articulation des projets de territoire et des stratégies politiques, autour des conditions nécessaires pour l’émergence et l’accélération de la mise en œuvre des transitions énergétiques et écologiques et autour des questions de connaissance et de sciences participatives.



Crédit photo : Localisation d'une épave par sonar latéral- source GIP Loire Estuaire

Introduction de la journée

MOT D'ACCUEIL DE LA RÉGION PAYS DE LA LOIRE

Bernard de CASTELBAJAC, directeur de projet Ambition maritime régionale, ouvre la journée par un mot de bienvenue au nom des élus Christophe PRIOU, Claire HUGUES et Sébastien PILARD.

Il rappelle la parenté, voire la fusion d'esprit qui existe entre la démarche TMLVE et la démarche stratégie maritime de la Région et tous les travaux en cours et à venir au sein de l'assemblée régionale de la mer et du littoral (ARML). La Stratégie Ambition maritime régionale des Pays de la Loire recherche la valorisation d'une identité maritime tout en relevant le défi de la croissance bleue, en préservant et en mettant en valeur la mer et le littoral. L'objectif est en somme d'être un territoire maritime à valeur d'expérience.

Parmi les nombreuses actions de la stratégie régionale, il met en avant l'idée d'une Université de la mer qui permette de multiplier les occasions de diffuser les connaissances, les savoir-faire, la culture dans une approche interdisciplinaire pour une ambition maritime qui soit forte et partagée. Il remercie la DML pour l'initiative de cette démarche et le Cerema pour l'organisation de cette journée qui s'inscrit bien dans cette perspective.

« Pour changer les choses, pour changer les regards, pour forger une communauté, il faut du temps, il faut de la persévérance et j'exprime le vœu qu'aujourd'hui soit la première étape d'un long chemin de recherche et d'exemplarité ».

LA PHILOSOPHIE DE LA DÉMARCHE TMLVE DANS LE CONTEXTE DE LA STRATÉGIE NATIONALE MER ET LITTORAL ET DES DOCUMENTS STRATÉGIQUES DE FAÇADE (DSF)

Olivier LAROUSSINIE, adjoint au délégué à la mer et au littoral, rappelle que les travaux en façade lors des assises de la mer et du littoral ont permis la construction de la stratégie nationale de la mer et du littoral (SNML) qui comporte quatre grands objectifs – la transition écologique des territoires maritimes et littoraux, l'économie bleue, le bon état écologique des eaux marines, le rayonnement de la France – et des orientations parmi lesquelles on trouve la notion de territoires maritimes et littoraux durables et résilients.

Il rappelle que, si la stratégie nationale donne les règles d'une planification nationale et en façade, elle n'a par contre, pas vocation à préciser et définir le modèle d'une échelle plus locale de planification. Or, il y a bien

nécessité d'une planification plus locale. "Car tous ces sujets qu'on veut développer, qu'on veut concilier, ces sujets porteurs, c'est à l'échelle locale que ça s'identifie, se discute, s'organise". Il existe aujourd'hui de nombreux outils locaux qui répondent à cet objectif – parcs naturels marins, sites Natura 2000, contrats de baies, volets mer de SCOT et il ne s'avère pas pertinent de systématiser un modèle uniforme pour l'ensemble des territoires. La première stratégie doit pendant les six années à venir explorer un peu mieux ces sujets de planification et d'expériences locales qui existent et identifier les freins, les limites notamment ceux mis en évidence lors de la démarche Gestion intégrée de la Zone Côtière (GIZ) lancée par la DATAR qui se rapproche de l'ambition des TMLVE.

Olivier LAROUSSINIE souligne par ailleurs la mobilisation remarquable des Régions depuis quelques années, en notant une diversité de façon de faire. "Faut-il normaliser la façon dont une Région s'implique dans le développement maritime et littoral: pas forcément". En tout état de cause, ce besoin d'expérimentation, de retour d'expérience a été formalisé dans une feuille de route suivie dans le cadre du Conseil National de la Mer et des Littoraux (CNML) et qui identifie 3 volets : avoir une animation et des échanges d'expériences au niveau régional, de façade ; un deuxième volet qui consiste à lancer un appel à manifestation d'intérêt afin d'aider à lever les freins des projets; un troisième volet dédié aux Régions où l'état apporterait une aide sur des volets spécifiques.

JUSTIFICATION DU CHOIX DE LA THÉMATIQUE ET DU TERRITOIRE

Le territoire de l'estuaire de la Loire et son débouché maritime concentre l'ensemble des activités et usages maritimes et littoraux et de forts enjeux sociaux, environnementaux et économiques.

Il constitue de fait un territoire d'expérimentation idéal pour questionner et approcher concrètement la traduction des grands enjeux de la SNML : coexistence équilibrée des usages et des activités, développement d'une économie bleue durable en lien avec la capacité d'accueil des écosystèmes, atteinte du bon état écologique des eaux côtières et de transition, concrétisation des transitions énergétique et écologique, gestion de l'interface terre-me...

Territoire en constante évolution du point de vue de la connaissance et complexe du point de vue de la gouvernance, il draine l'innovation. C'est par ailleurs une zone de

Il remercie le Cerema d'avoir répondu à la sollicitation de la DML et formule le souhait que soit développé ce type d'animation sur d'autres façades. Il rappelle enfin que l'accueil de cette première journée TMLVE à la Région traduit son engagement sur ces sujets.

« Cette journée ne s'inscrit pas dans une approche top-down normative. Il est question, au contraire, de discuter de ce qui revient aux projets locaux, des freins réglementaires, culturels, de moyens, de compétences, etc ».

réflexion cohérente avec le projet de DSF Nord Atlantique Manche Ouest (NAMO) et particulièrement une des zones de la mer territoriale du projet de carte des vocations. C'est enfin une zone potentielle de "conflits productifs".

Le besoin d'« organiser la gouvernance » - à toutes les échelles et sur tous les sujets - a été exprimé de manière récurrente, comme un fil conducteur, dans les différentes démarches et travaux récemment menés sur notre territoire, qu'ils soient portés par l'État ou les collectivités. La gouvernance est à ce titre le sujet de chacun et constitue un outil incontournable pour aboutir à une vision globale et prospective partagée pour un territoire. La gouvernance implique des notions de concertation et de compromis, aucun acteur n'étant seul légitime pour représenter l'ensemble des enjeux et imposer ses choix.

INTRODUCTION DE LA SÉQUENCE DE TRAVAIL : QUELQUES GRANDS MESSAGES

Denis MUSARD, directeur adjoint du Cerema Ouest, souhaite que cette journée porte une réflexion collective et partagée sur le devenir, à long terme, des territoires maritimes et littoraux. Cette vision doit reposer sur la notion **de bien commun pour les océans et les estuaires**. « Non seulement ces territoires maritimes et littoraux sont des biens communs, ils sont sollicités par des nouveaux arrivants, de nouvelles activités, mais il existe un tiers qui existait déjà là avant nous d'une certaine manière, c'est le vivant. **Comment imaginer que ces espaces, ces milieux ne sont pas simplement des ressources à exploiter au service de l'humanité, mais sont en tant que telle une présence d'être vivants qui ont un sens à exister par eux-mêmes** ».

Concernant la notion de zone maritime et littorale, il s'agit de passer d'une planification maritime des usages à un « zonage écosystémique des activités ». Il s'agit concrètement d'organiser la co-activité zonale - sur un même espace et dans le même temps, mais aussi, de créer, par une économie circulaire, de la valeur ajoutée liée à l'interaction entre les activités ; il s'agit, enfin, d'intégrer le temps long dans l'équation économique des activités pour dépasser les conflits d'usage immédiat.

On a besoin d'accroître la connaissance, de compréhension et de prédiction.

« Une des clés de réussite quand on fait de l'interdisciplinarité, c'est de prendre le temps du dialogue. Il faut du temps pour se comprendre, pour connaître ce vocabulaire qu'on a l'habitude d'utiliser dans chacune de nos disciplines ».

Denis MUSARD rappelle l'état d'esprit souhaité pour cette journée de réflexion et de construction collective qu'il propose de placer sous le signe de la désobéissance et de l'entrepreneuriat.

La méthode :
passer du « oui...mais »
au « we make ! ».

L'innovation est une
désobéissance qui a réussi.

« Une journée d'intelligence
collective avec un état d'esprit
constructif ».

« Partager une vision qui
repose sur la notion de
bien commun ».

Franck SCHOEFS, professeur à l'Université de Nantes et directeur de l'Institut Universitaire Mer et Littoral rappelle la force de l'interdisciplinarité pour répondre aux problématiques transversales des espaces maritimes et littoraux.

Les constats sont partagés par l'ensemble des acteurs du territoire : « **il y a trop peu de connaissances sur les liens de cause à effet de certaines activités en mer et entre écosystèmes littoraux et marins**. Il y a trop peu de mesures en mer et on a des difficultés de partage des données et de validation de la métrologie. Comment partager les expertises et valoriser la parole des experts ? »

Il questionne la notion de bénéfice et d'intérêt. **« Comment quantifier le bénéfice ? Comment on doit le monétariser. Pour qui ? Quel est l'intérêt général : régional, national, humanitaire, planétaire ? »**. Il note qu'on raisonne beaucoup en compensation et pas en compromis.

Le bénéfice est-il immédiat ou reporté ? Quel état de référence doit-on avoir sachant qu'on est dans un monde où les changements s'accroissent. À quelle échelle de temps doit-on considérer les bénéfices ? « Si on considère que globalement on tire bénéfice de l'occupation de l'espace maritime sur 50 ans, alors peut être qu'à l'échelle des deux ou trois premières années, on n'aura pas de bénéfice, y compris en terme écologique. C'est la différence entre sanctuarisation et co-activité ». La question de la planification oblige à penser en terme de temporalité ce qui oblige à penser autrement : « comment peut-on imaginer une coactivité temporelle ? » .

Il faut imaginer des formes originales de valorisation et de diffusion de la donnée.

En matière de partage d'expertise et de valorisation de la parole des experts, il rappelle que des formes originales de diffusion des savoirs et de vulgarisation ont été mises en œuvre dans le cadre du projet de recherche COSELMAR -Compréhension des socio-écosystèmes littoraux et marins - au travers de la web série « les éclaireurs ». <http://leseclaireurs.coselmar.fr/les-episodes/>

Patrick POUPON, directeur du pôle mer Bretagne Atlantique, rappelle l'intérêt de donner un coup de projecteur sur les estuaires à l'occasion de cette journée. Ces espaces particuliers, rencontres de la terre et la mer, caractérisés par le phénomène de la marée qui génère une dynamique physique et écologique spécifique, constituent un environnement complexe source d'innovations.

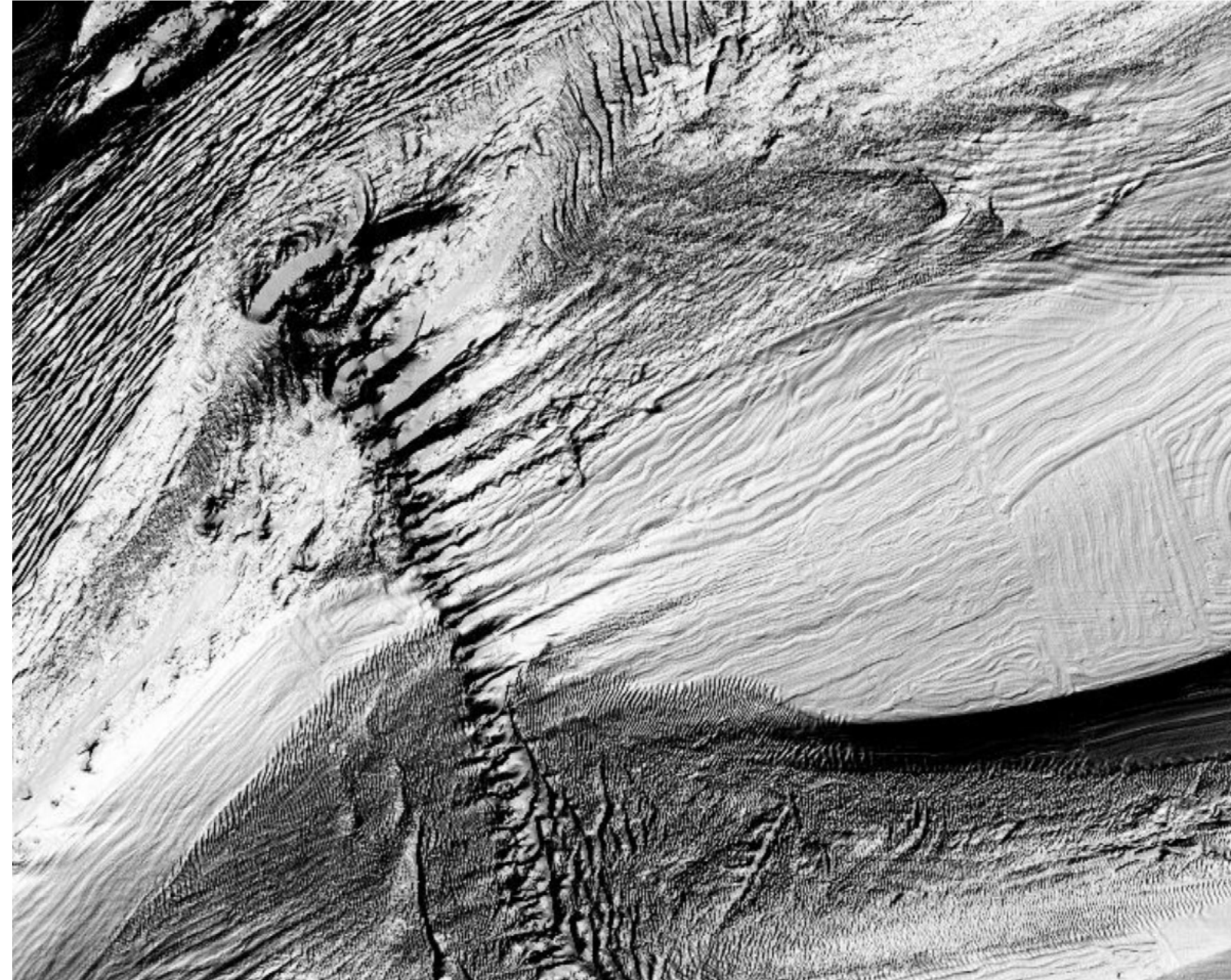
Tous les domaines du pôle de compétitivité mer Bretagne Atlantique (PMBA) sont concernés par l'estuaire : la sécurité, la navale, l'énergie, l'environnement, les ressources biologiques -aquaculture et pêche - les ports. Il rappelle que « le PMBA est à la disposition de tous les acteurs estuariens pour faire de l'estuaire un levier de développement économique, comme il l'a été dans le passé, dans un contexte écologique qui a évolué en continuant les travaux de recherche pour développer les connaissances sur son fonctionnement ».

« L'estuaire est un écosystème fragile, stratégique, avec les coactivités spatiales et temporelles. C'est un environnement complexe, source d'innovations ».

« Nous sommes convaincus que les estuaires jouent un rôle particulier en matière de développement économique de nos territoires ».

Il rappelle le défi qu'il y a de réussir à concilier des enjeux temporels très différents. « On a d'une part la planification qui se traduit avec le document stratégique de façade - sur un temps relativement long- et le temps de l'innovation - complexe - pas toujours identique entre les acteurs de la recherche et des entreprises.

« Il faut que ces réflexions au niveau estuarien s'inscrivent dans la durée et entre tous les acteurs ».



Crédit photo : fonds de la Loire au droit du pont de Saint-Nazaire - source GIP Loire Estuaire

Séquence partage d'expériences sur l'estuaire de la Loire et son débouché maritime

Cette première séquence s'articule autour de témoignages d'acteurs du territoire de l'estuaire et de son débouché maritime qui permettent de décrypter les facteurs de réussite, les freins et les étapes clés pour la construction et la mise en œuvre de projets ou de démarches partenariales partagées et acceptées.

Les trois projets et démarches présentés lors de cette séquence illustrent trois objectifs de long terme de la SNML par ailleurs précisés par trois objectifs socio-économiques stratégiques du projet de DSF NAMO :

- L'objectif «développer les EMR» illustré par la concertation sur le parc éolien en mer de Saint-Nazaire - présentation d'Anne-Claire BOUX, cheffe de projet éolien en mer EDF Énergies Nouvelles ;
- Les objectifs «accélérer les transitions énergétiques et écologiques de la façade» et «promouvoir et accompagner le développement de l'économie circulaire maritime» illustrés par le projet de réaménagement du port de la Turballe en lien avec la démarche participative du défi maritime et littoral du département de Loire Atlantique – présentation de Stéphane FAIVRE, directeur infrastructures du Conseil départemental de Loire-Atlantique – et par la démarche de transition énergétique du Grand Port Maritime de Nantes-St-Nazaire en lien avec les acteurs économiques et les collectivités – présentation de Franck MOUSSET, directeur des territoires, des accès et de l'environnement du GPMNSN ;

Chacune des présentations a été l'occasion de retracer le processus de construction des projets et démarches partenariales, leurs interactions avec les autres secteurs économiques ou composantes du territoire - environnement, politiques publiques - et l'efficacité du dispositif de concertation mis en œuvre.

Les présentations ont été suivies de deux tables-rondes avec des acteurs du territoire représentant la diversité des points de vue, des structures et institutions qui composent cet « écosystème d'acteurs de l'estuaire ».

Les verbatims de ces tables-rondes sont proposés ci après.



Credit photo : EDF EN

TABLE-RONDE N°1 : LA CONCERTATION EN QUESTION

Participants :

- Anne-Claire BOUX** (cheffe de projet éolien en mer EDF Énergies Nouvelles),
- Stéphane FAIVRE** (directeur infrastructures du Conseil Départemental de Loire Atlantique),
- Frédéric RAVILLY** (Atlanpole / Pôle Mer Bretagne Atlantique),
- Sandrine SELLIER-RICHEZ** (Directrice départementale adjointe, déléguée à la mer et au littoral de Loire-Atlantique),
- Mathieu FORTIN** (Bretagne Vivante)

Animatrice :

- Maryse GANNE** (Cerema)

La première table-ronde est adossée au témoignage d'Anne-Claire BOUX «Retour d'expérience du projet éolien en mer de St-Nazaire» et de Stéphane FAIVRE «Le nouvel aménagement du port de la Turballe : un projet qui illustre la démarche participative du défi littoral et maritime du Conseil départemental de Loire-Atlantique au service d'un site multi-usages» .

Animatrice

Au travers de ces deux retours d'expérience, nous mesurons le cheminement nécessaire dans la construction d'un projet partagé sur le territoire. L'acceptabilité des projets, on le sent, repose en filigrane sur les processus de concertation, les modalités de leur mise en œuvre et de l'écoute qui est accordée à chacun.



Credit photo : Cerema

Anne-Claire BOUX présente les grandes étapes du projet de parc éolien en mer de Saint-Nazaire et rappelle les chiffres clés du point de vue de la socio-économie. Toutes les autorisations ont été obtenues entre 2016 et 2017. Sur la dizaine d'autorisations délivrées, il y a eu un seul recours au titre de la loi sur l'eau et un autre recours au moment de l'appel d'offre.

Elle rappelle que le processus de concertation est présent tout au long de la vie du projet, depuis la phase de développement jusqu'à la phase de construction et d'exploitation. Les projets éolien en mer étant nouveaux, les modalités de la concertation ont été construits sur mesure avec les différents acteurs concernés par le projet.

« L'objectif, c'est de pouvoir faire évoluer et adapter le projet pour minimiser l'impact environnemental et assurer une bonne cohabitation avec les usages pré-existants sur le site. Pour nous les grands principes, sont la transparence et le partage d'information qui vont permettre une montée en compétence réciproque des différents parties. Il est important pour pouvoir faire des propositions d'évolutions intéressantes que les associations de protections de l'environnement, les pêcheurs professionnels et les usagers de la mer aient une bonne connaissance du projet. Mais il est aussi important que le maître d'ouvrage puisse bien identifier les enjeux du territoire en s'appuyant sur la connaissance des associations environnementales, des pêcheurs professionnels afin d'adapter le projet. Il faut que les acteurs locaux puissent partager leur savoir avec le maître d'ouvrage. Pour pouvoir avoir ces échanges, **il faut qu'une relation de confiance se crée entre les acteurs afin de permettre des échanges constructifs.**

Un point important est de partager dès le départ les règles de la concertation. Au final,

ce ne sont pas les acteurs locaux qui vont prendre la décision qui reste à la main du Maître d'ouvrage (MOA) et qui va décider en fonction d'un équilibre technique et économique du projet. Ce qui n'empêche pas un processus de co-construction du projet et de le faire évoluer ».

Un des enjeux majeurs pour la concertation est d'identifier au préalable la zone de moindre contrainte. « Quand on regarde en mer on se dit que c'est un espace quasi vierge, où il y a beaucoup de place, où on a le choix dans la localisation du parc éolien. Quand on commence à faire l'exercice de superposition des contraintes, on se rend compte que les zones sans contrainte, il n'y en a pas tant que ça en mer. Cette étape d'identification de la zone de moindre contrainte est déterminante parce que s'il n'y a pas un compromis dès cette étape, derrière c'est toute la concertation qui sera polluée tout le temps par cette contestation de la zone initiale. Quoiqu'il arrive, la zone sera toujours contestée car c'est une zone de moindre contrainte et on ne trouve jamais une zone qui satisfait toutes les parties prenantes ».

Anne-Claire BOUX rappelle l'importance de la concertation réglementaire pilotée par l'État. « Cela permet d'apporter une certaine neutralité qui crédibilise les échanges ». Elle souligne « la difficulté du débat public, où tous les participants ne s'expriment pas. Il faut passer la difficulté de pouvoir prendre la parole en public ».

Concernant la concertation menée par le Moa, différents outils ont été utilisés : des permanences d'informations, des voyages d'études en Europe du nord, des programmes de sciences participatives qui permettent de mettre en place des conventions de partenariats pour travailler ensemble sur le long terme.

En conclusion, Anne-Claire BOUX indique que la concertation a permis de faire évoluer le projet. « C'est un territoire où les gens travaillent ensemble de manière constructive ». Elle propose qu'une réflexion soit menée sur l'articulation de la concertation réglementaire et la concertation du Moa.

Stéphane FAIVRE présente le projet de réaménagement du port de la Turballe et précise qu'il s'agit d'un retour d'expérience partiel car le projet est en cours.

« Quand on veut faire de la concertation, le maître mot, c'est communiquer-informer. On a tous un avis. Encore faut-il qu'il puisse s'étayer sur un maximum d'informations, claires, simples, car on n'a pas tous les mêmes niveaux de connaissance, d'expérience. C'est important de communiquer » souligne en préambule Stéphane FAIVRE.

« Le port de la Turballe, c'est l'histoire d'un développement progressif. Dans les années 60, on a le port déjà structuré avec le terre plein central qui commence à se développer. Et puis, un embryon de plaisance. En 70, la criée se développe avec l'activité de pêche. Dans les années 90, c'est le développement et la structuration de l'activité de plaisance et, en 2008, de l'aire de carénage. On est sur un système vivant qui doit se développer. **Il faut être en phase avec son temps, les attentes technologiques, les métiers qui évoluent, les réglementations** ».

« **On est bien dans une logique de co-opération et pas de compétition.** Ce n'est pas la logique de celui qui aura le plus gros port, le plus beau port. **On est dans une logique d'équilibre, de co-construction entre partenaires de la façade atlantique.** De l'importance pour nous que le port de la Turballe puisse continuer à se développer ».

Stéphane FAIVRE rappelle la mutation que constitue l'accueil, au sein d'un port mixte pêche-nautisme, d'une base de maintenance pour le futur parc éolien. « **Nous sommes dans un port de pêche. Nous avons appris à connaître un opérateur industriel avec des règles du jeu, des normes de sécurité de travail.** On verra demain des ouvriers EDF intervenir là où aujourd'hui, on voit des touristes en train de cheminer sur le quai. Voilà le grand écart auquel il faut pouvoir répondre. **Quand on parle de la coactivité en mer, c'est à terre que cela se passe et il faut que tout le monde puisse trouver sa place dans le respect des uns des autres** ».

« **L'objectif n'est pas d'avancer seul contre tous mais tous ensemble. C'est d'avancer** ».

La concertation volontaire constitue « une phase d'écoute positive avec les usagers du port, les plaisanciers et les pêcheurs », ce qui n'empêche pas les difficultés : « certains nous disent aussi « vous faites de la concertation mais tout est déjà décidé, ça ne sert à rien ». C'est la règle du jeu. Si tout le monde disait oui de la tête, ce serait fade. Les réunions de concertation ne sont pas toujours agréables pour ceux qui interviennent car on a aussi l'impression de recevoir beaucoup d'informations ». Il indique que le maître mot qui est ressorti de la participation du public est « la sécurité d'accès et de navigation dans le port » et conclut sur les challenges à venir :

➤ mettre au point le projet, en cohérence avec les réglementations environnementales et ce le plus tôt possible en lien avec les services de l'État ;

➤ garantir et favoriser un processus d'information et de concertation en mode itératif tout au long de l'avancée du projet.



À l'échelle nationale, plusieurs dispositifs existent. Les textes réglementaires se sont multipliés et ont progressivement sophistiqué ces dispositifs de concertation, d'association du public et des parties prenantes. Est-ce que ça fait vraiment bouger les lignes ?

Nous avons déjà la réponse d'Anne-Claire BOUX qui nous a montré dans sa présentation en quoi cela permettait de mieux prendre en compte les enjeux du territoire. Nous voyons également qu'il s'agit d'un apprentissage du dialogue finalement entre des mondes qui ne se côtoient pas traditionnellement.

Mais en matière de posture, j'aurais une première question pour Matthieu FORTIN de Bretagne Vivante sur les nouveaux positionnements pris par les associations environnementales, peut être plus en position de partenaires avec les opérateurs ?

Matthieu FORTIN - Bretagne Vivante

Pour commencer, ce qui était intéressant dans la présentation d'Anne-Claire, c'est la double fonction, **la complémentarité de ce qui a été mis en place entre la concertation volontaire de la part du porteur de projet très en amont dans son projet et la concertation imposée au titre réglementaire par les nouveaux processus d'échange avec le public.**

Il y a là, un élément intéressant parce que nous nous retrouvons dans une situation totalement nouvelle, les projets sont nouveaux et nous nous retrouvons aussi à être obligés de réinventer un certain nombre de positionnements dans nos réflexions.

La sollicitation des porteurs de projet le plus en amont possible est quelque chose qui nous a paru intéressant. Cela nous a permis de nouer des relations plus proches en matière de discussion, d'échange, de débat, d'ouverture. Ce sont potentiellement des positions qui ne sont pas forcément très classiques dans les

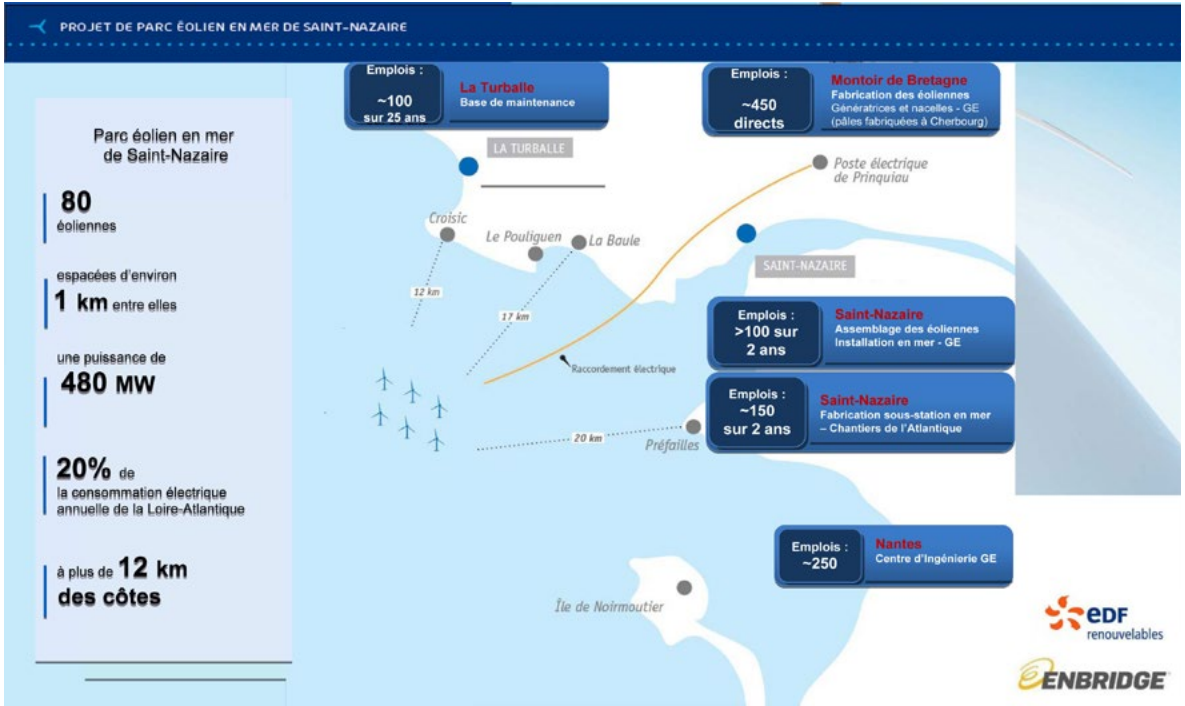
postures des associations de protection de la nature et de l'environnement (APNE) au cours des dernières décennies et **c'est là qu'il y a un intérêt, un enjeu, c'est de dépasser la relation classique** où un projet arrive bouclé et les APNE s'en emparent et le critiquent de manière objective. Là nous avons eu le sentiment de pouvoir, peut-être, accompagner un peu plus en amont, à la fois au titre de la collaboration et de la concertation mis en place par le porteur de projet, mais aussi au titre de la concertation réglementaire. Nous avons pu nous associer et apporter des éléments d'expertise le plus en amont du processus.

C'est une posture qui n'a pas forcément été simple à mettre en œuvre au sein des APNE, Cela a pu bousculer potentiellement les postures habituelles.

Au final, **je considère que l'exercice a été plutôt très favorable, et dans les deux sens, à l'échelle du projet, pour le porteur de projet et aussi pour les APNE** qui ont peut-être eu plus de capacité d'apporter des informations, d'apporter des visions ; qui ont peut-être aussi plus été entendues que si on avait attendu le principe strict de la concertation réglementaire et la séance plénière où chacun prend la parole pour poser un certain nombre de requêtes.

Animatrice

C'est effectivement une intégration plus à l'amont en tous cas des enjeux environnementaux. On s'achemine peut-être doucement vers le concept « d'œuvrer avec la nature ». On réfléchit en même temps au projet et aux enjeux environnementaux plutôt



que de discuter simplement de la séquence Éviter Réduire Compenser (ERC) qui arrive parfois trop tard dans la réflexion.

Nous avons vu qu'il y avait une complémentarité entre ces concertations réglementaires et ces concertations volontaires. Nous voyons que les maîtres d'ouvrage s'en sont emparés et que ça crée beaucoup de débats sur les territoires. On peut quand même être étonnés par ces processus de concertation qui peuvent sembler assez sophistiqués. Vous parliez de plus de 800 réunions d'informations et concertations pour ce parc éolien en mer de St-Nazaire. En termes d'efficacité, est-ce qu'on a besoin de ce double dispositif ? Qu'est-ce qu'apportent encore les concertations réglementaires ? En quoi ces concertations se complètent-elles ?

Sandrine SELLIER-RICHEZ - DML 44

Pour ce qui est des EMR, un travail est en cours qui est conduit par l'administration centrale pour faire un retour sur les concertations qui ont été conduites pour l'ensemble des projets de parcs éoliens. Ce travail doit permettre logiquement de faire évoluer le dispositif réglementaire qui existe, de lui donner un côté peut-être plus adapté à la situation actuelle, des nouvelles technologies et des attentes de la société, qu'il s'agisse des usagers, des citoyens ou des associations représentatives de tel ou tel enjeu.

Ce qui a pu être réalisé ici en tous cas a permis de faire évoluer les postures. Ça je pense que c'est intéressant. Après, de déterminer s'il était utile d'en faire autant ou moins, je ne pourrai pas porter de jugement. Je suis récente dans le département. J'arrivais d'une façade Méditerranéenne où il y a également énormément de projets conduits et où j'avais

pu constater, pour certains de ces projets, qu'il n'y avait pas eu de concertation suffisamment en amont pour des projets pourtant très intéressants, sur différents sujets. L'idée du porteur de projet était qu'on allait créer de l'emploi, de la technologie et que c'était nécessairement très intéressant pour le territoire, pour les élus, pour le citoyen. Et en fait ils sont tombés sur des oppositions qui se sont petit à petit tellement radicalisées qu'on en est arrivé à l'échec du projet.

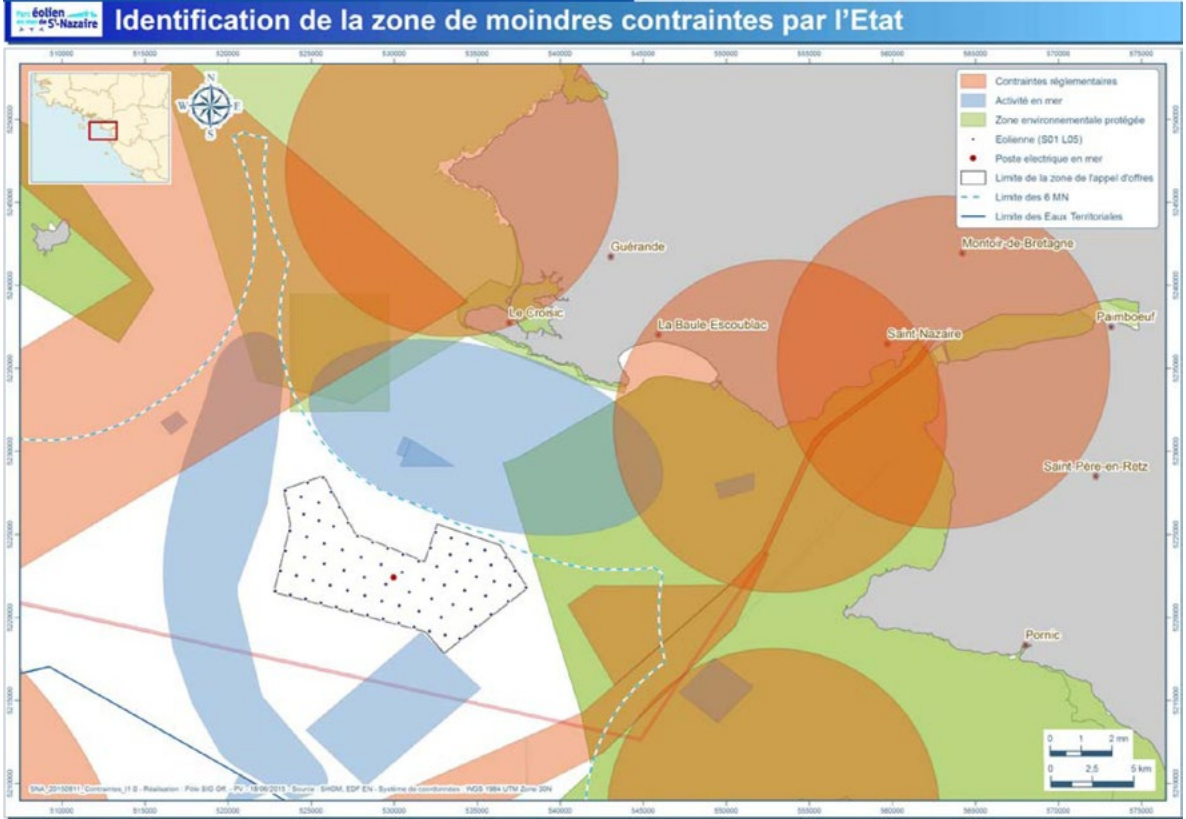
Je relève donc ce que disait pour le Conseil Départemental ou EDF EN, nos deux intervenants : il est très important que nous puissions conduire le dialogue le plus en amont possible et en ce sens, **nous État déconcentré, État de terrain, nous sommes là pour peut-être faciliter dans les premières discussions qui sont conduites avec les porteurs de projet, le fait d'identifier tous les acteurs qui vont devoir être réunis, écoutés, entendus**, pour que nous ne nous retrouvions pas, au cours de la progression des procédures conduites, avec des formalisations d'opposition, qui peuvent aboutir, soit à une radicalisation des postures, soit un échec ou en tous cas une acceptation du projet qui peut être problématique.

Animatrice

Au-delà de la démocratie participative, l'État permet la démocratie représentative, dans la recherche d'un équilibre finalement.

Sandrine SELLIER-RICHEZ

Complètement. Surtout en mer. Nous avons tendance à dire qu'on connaît mieux l'Espace qu'on ne connaît le milieu marin. C'est vrai, effectivement. Anne-Claire BOUX le disait



tout à l'heure, nous n'avons pas encore beaucoup d'informations sur l'effet que peut avoir tel ou tel type d'expérimentation, de projet industriel. Nous sommes en train de le découvrir. Nous allons voir effectivement s'il y a des effets sur les milieux naturels, sur les usages aussi parce qu'il y aura nécessairement des changements qui vont avoir lieu. **Nous avons beau faire des choix de moindre contraintes, il y aura des contraintes qui feront jour malgré tout.** Et donc, il y a un équilibre à réaliser entre les différents usages et au niveau du milieu environnement. **Le fait de pouvoir associer le plus en amont peut faire évoluer le projet pour permettre que les effets «négatifs» puissent être le moins**

impactant pour les différents usages et le milieu.

Animatrice

En tout état de cause, nous avons vu que ces processus de concertation ont vocation à perdurer dans le temps, durant la vie du projet, afin qu'il puisse y avoir des évaluations et que ces évaluations soient partagées et permettent des rectifications, des ajustements si les choix n'ont pas été à la hauteur de ce qu'on avait envisagé en matière d'incidences et d'impacts.

Sandrine SELLIER-RICHEZ

Oui, de plus, un projet est vivant, il y aura des évolutions conduites ultérieurement notamment dans la maintenance. Pour un port c'est la même chose. Donc effectivement, un projet n'est pas fixe à un moment « t » et ne vieillit pas sans qu'aucune évolution ne puisse y être apportée. Il y a aussi tout l'intérêt de ce qui a été réalisé à un instant « t » et qui permettra de favoriser l'évolution des pratiques pour d'autres sites. Faire évoluer également la perception des projets qui sont conduits et pour nous, service de l'État, c'est accompagner au mieux ces projets émergents. Moi personnellement, je me suis tout de suite nourrie de ce que j'avais pu voir dans la première réunion pour qu'on puisse être **l'État accompagnateur et pas l'État censeur**. Nous sommes là pour instruire les autorisations, permettre que le projet puisse aboutir. Nous allons accompagner le porteur de projet.

Animatrice

Frédéric RAVILLY, vous, à Atlanpole, vous travaillez en permanence avec le monde économique. Alors, c'est peut être une caricature mais parfois on entend aussi dans la bouche des acteurs économiques qu'il y a trop de lieux pour débattre : on concerte, on re-concerte... et finalement, il y a plus de lieux où on concerte que de lieux où on fait. Quel est votre regard et quel est celui des entreprises que vous côtoyez sur ces dispositifs de concertation et le lien entre le temps de ces dispositifs et le temps des projets d'innovation qui ne s'articulent pas toujours très bien.

Frédéric RAVILLY – Atlanpole

Le commentaire que je ferai à votre question est très lié à notre activité. Je suis le relai du Pôle Mer Bretagne Atlantique sur le territoire. Nous travaillons sur l'innovation et je vais orienter ma réponse sur cet axe là. **Pour nous les concertations, c'est presque notre ADN.** C'est-à-dire que nous considérons que **l'innovation, on ne l'a fait pas tout seul dans son coin.** C'est en discutant avec les gens qui ont des compétences, des valeurs différentes. Je dirais que les processus de concertation ressemblent peu ou prou à ce qu'on essaie de faire au quotidien. C'est-à-dire provoquer des rencontres entre des gens qui ont un intérêt commun ou divergent même quelques fois. Essayer de trouver des solutions ensemble. Et ces solutions, quand elles viennent de personnes qui ont des visions différentes, elles sont très souvent innovantes. C'est pour nous extrêmement intéressant.

On parle de réglementation, de durée, il y a énormément de contraintes autour de ça. **Je dirai que les entreprises acceptent les contraintes. Ce n'est pas la difficulté de la contrainte en soit, c'est surtout la difficulté de la visibilité.**

C'est-à-dire qu'une contrainte, quand elle est connue, elle peut être là aussi une source d'innovation. Prenons l'exemple du Document Stratégique de Façade (DSF), ou de la Directive Cadre Stratégie Milieux Marins (DCSMM). Nous l'avons regardé avec nos adhérents comme une source d'innovation, puisque cela impose un certain nombre de connaissances sur le milieu. Dans notre vision du pôle de compétitivité, la connaissance est importante et peut permettre un développement économique derrière, en développant de nouveaux types de capteurs, des nouveaux types de mesures, de nouvelles

compétences... Donc je dirai que ces sujets de contraintes, quand ils sont bien pris en compte et, encore une fois, bien clairs et visibles, peuvent être un sujet d'innovation.

Effectivement, la difficulté, la contrepartie, c'est quand on n'a pas la visibilité, quand on a des choses dont on ne sait pas quand elles vont aboutir, quand on a des changements de cap. Malheureusement on l'a vu dans pas mal de sujets en matière de durée. On voit en France, qu'il faut 8 ans pour faire sortir un parc alors que dans d'autres pays en Europe du Nord, il faut 2-3 ans, on se dit que pour des industriels, c'est forcément assez difficile à comprendre.

Je pense qu'il y a un apprentissage de la concertation. C'est peut être lié à nos cultures latines, mais on a un apprentissage à faire. C'est peut être plus facile pour d'autres pays, mais on voit que ça progresse. Les témoignages qu'on a aujourd'hui sont quand même très très positifs par rapport à tous ça. Je suis donc convaincu qu'on va faire ça de mieux en mieux et qu'on va être capables de réagir de plus en plus vite.

Pour synthétiser mon propos, les contraintes, ces réglementations, ces réunions de concertations peuvent être des atouts quand elles sont bien prises, bien menées. Et il faut surtout capitaliser sur l'expérience pour essayer de donner une vraie visibilité aux chefs d'entreprise et essayer d'accélérer les choses.

Anne-Claire BOUX – EDF EN

C'est difficile de ne pas réagir sur la notion de visibilité. Pour un projet de parc éolien avec un investissement de 2 milliards, tous

les problèmes sont décuplés et notamment la visibilité. Nous, notre souhait, ce ne serait pas de limiter les recours, mais d'avoir de la visibilité sur les recours. C'est normal que les gens aient le droit de saisir les instances juridictionnelles. Le vrai problème pour nous, c'est de ne pas avoir de visibilité. Prenons l'exemple du parc de Saint-Nazaire, ça fait plusieurs mois qu'on se prépare à démarrer et qu'on attend une décision du conseil d'État. Elle ne vient pas, nous ne savons pas quand elle va arriver. Peut-être dans une semaine, peut être dans deux mois, trois mois...

Cela crée des problèmes par exemple avec l'usine Général Electric. Une commande pour un parc éolien en mer prend plus d'un an pour construire les génératrices. Donc aujourd'hui, Général Electric ne peut pas prendre de nouvelle commande à l'internationale parce que si notre projet démarre, il faut qu'ils soient capables de construire nos éoliennes. Et en même temps, on ne sait pas quand notre



Crédit photo : EDF EN

projet va démarrer et ça continue puisque la décision du Conseil d'État (CE) nous l'attendons depuis mars 2018 et, si ça continue, cela fera plus d'un an qu'on attend une décision du CE et ils auraient pu prendre une autre commande. Et quand ils faisaient la commande pour le parc éolien allemand, il y a quelques mois, ils étaient plus de 450 dans l'usine et aujourd'hui ils ne sont qu'une centaine. Il y en a qui vont travailler sur d'autres sites, d'autres qui sont mis au chômage technique. **Mais combien de temps un industriel peut avoir une usine vide, peut supporter les coût d'une usine vide, c'est une question ?**

Si un jour on pouvait faire évoluer Cette question de la visibilité, ça ce serait vraiment un grand soulagement pour les entreprises. Quitte à ce que ça dure 6 mois de plus. Au moins, on démobilise les équipes, on fait autre chose. Nous avons chiffré à 3 millions d'euros/an un recours, pour nous.

Stéphane FAIVRE - Conseil Départemental de Loire-Atlantique

En complément, quand je parlais de la solitude du maître d'ouvrage. Nous parlons là du côté retour sur investissement et entreprise qui peut fonctionner ou pas à vide. Pour le département, et les collectivités publiques, les budgets sont très contraints. Donc, un des outils qui est mis en œuvre est la programmation pluriannuelle d'investissement. On réserve en quelque sorte des créneaux d'investissement à 2, 3, 4 ans en fonction du temps de réalisation. Je rejoins donc pleinement les remarques qui viennent d'être faites pour dire que le temps préalable est nécessaire et on ne l'obère pas. Pour autant, après, il y a le temps de l'action. Et ce qu'il faut voir, si on rate le créneau de ce temps d'action, eh bien, c'est peut être un collègue

qu'on ne fait pas, une route qu'on ne fait pas, peut être un pont, un musée non rénové.

Il y a des choix de politiques publiques qui sont faits et qui doivent être tenus. Et si on a réservé un créneau qui a été jugé prioritaire parce que nos élus se sont engagés et qu'on ne peut pas le tenir parce qu'il y a du retard. Eh bien non seulement le projet est pénalisé mais aussi tous les autres parce qu'il n'y avait pas les budgets en face pour lancer les études préalables.

On voit bien qu'il y a tout ce qui peut se faire en amont pour anticiper le plus possible. Mais, un moment, quand le top départ est donné, c'est ce temps-là qui est plus crucial. Parce que si cela ne se fait pas, il y a des dommages et des conséquences économiques mais aussi une frustration qui grandit qui peut générer et ré-ouvrir un débat là où on était arrivé à un consensus collectif.

Agnès GARÇON (les Sablière de l'Atlantique)

Avez-vous un chiffre en pourcentage économique du coût de la concertation pour le parc éolien de St-Nazaire ?

Anne-Claire BOUX

Le coût de la concertation je ne l'ai pas. La phase de développement est de 5% du budget global. Le coût des études environnementales se compte en millions d'euros. C'est un coût significatif pour l'entreprise.

Lucille FORGET (cheffe de projet RTE parc éolien en mer des deux îles Yeu-Noirmoutier)

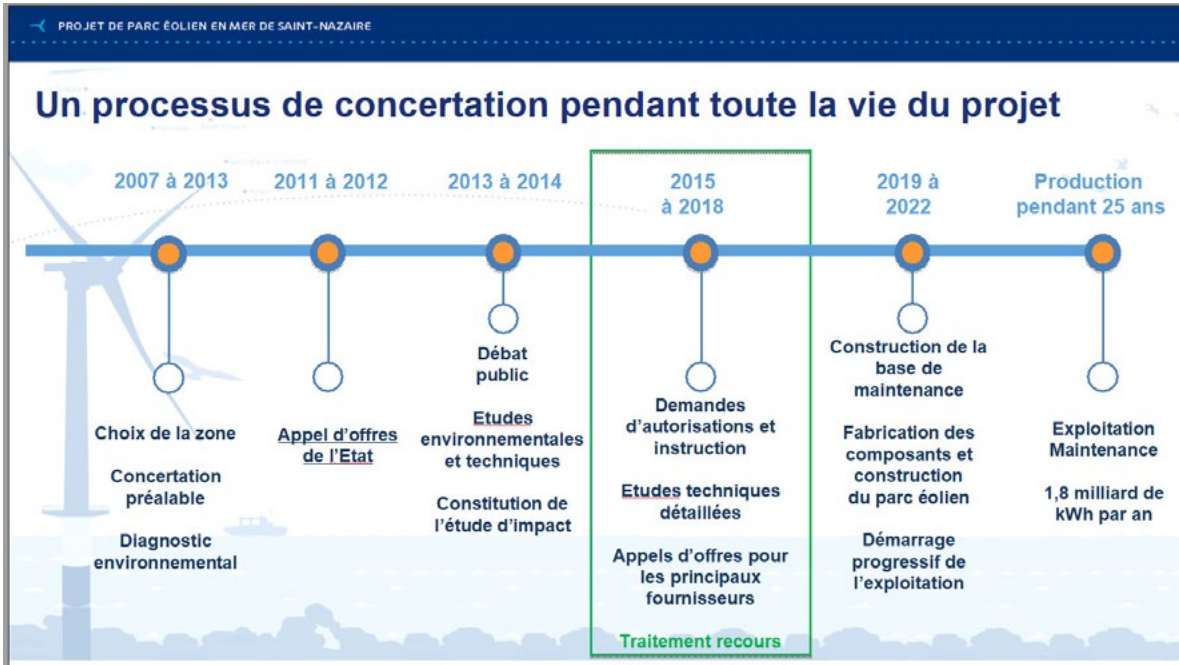
Nous avons été sollicité par la Direction Générale de l'Énergie et du Climat (DGEC) sur ce sujet dans la perspective des concertations que l'État aura à mener sur les prochains projets éoliens en mer. De notre côté, nous avons estimé que le coût du débat public mené en 2015 pour le projet Yeu-Noirmoutier s'élevait à environ 600 000 euros de prestations matérielles (hors frais de personnel) pour 3 mois de débat public. **Toutes les concertations volontaires que les maîtres d'ouvrage peuvent porter n'ont pas de poids si elles ne sont pas légitimées par une concertation préalablement portée et élaborée par l'État qui est à la manœuvre de ces grands projets sur le domaine maritime.**

Matthieu FORTIN

Malgré tout, ce qui est présenté est relatif aux incertitudes liées au dépôt des recours. **La concertation a eu pour moi pour effet de limiter le nombre de recours et le nombre de recours** inutiles au regard de ce qui est présent dans les dossiers. La concertation a permis d'alléger très sérieusement cette phase là. Et les retards qui sont montrés du doigt maintenant, et on les comprend tous, sont peu en lien avec la concertation. La concertation a eu un effet largement bénéfique sur la suite du projet.

Anne-Claire BOUX

Je pense en effet que beaucoup de grands projets font l'objet de beaucoup de recours. Pour le parc éolien en mer de Saint-Nazaire, finalement on a eu deux recours dont l'un



Crédit photo : EDF EN

lié à l'appel d'offre de 2012. Mais sur les autorisations même du parc, on a eu une dizaine d'autorisations entre le raccordement et le parc. Sur le raccordement, on a eu zéro recours et pour le parc, on a eu un recours, ce qui est assez exceptionnel pour des projets de grande envergure. La concertation à joué pour ce résultat. Sur le projet de la Turballe, on a eu une opposition qui s'est réveillée en fin de concertation et on va voir si cela va porter ses fruits. On a réussi à engager un dialogue constructif et d'une opposition, on est passé à une discussion constructive. Et même au dernier moment, on a réussi à trouver les moyens de faire évoluer le projet et lever les inquiétudes des riverains.

Ce qui est important dans la concertation **c'est de faire évoluer les modes de concertation mais aussi l'agilité. Lorsque, d'un coup les gens ce sont réveillés au dernier moment, ce qui est important c'est d'être réactif et de réfléchir à la manière de s'adapter pour répondre aux enjeux.**

Animatrice

Je crois que nous sommes tous d'accord sur les bienfaits et les plus-values qu'apporte la concertation. Pour autant ces processus de concertation sont aussi parfois largement critiqués par les gens qui y participent et ce de manière parfois très virulente. Certains parlent de déni de démocratie, de dispositif spectacle. Finalement, est-ce que ce n'est pas qu'il y a une confusion dans les règles, à la base, entre la co-construction et la co-décision. Est-ce que les règles sont suffisamment précises ? Les participants à ces processus d'association et de concertation peuvent se sentir parfois dépossédés des éléments qu'ils avancent parce qu'on ne leur a pas suffisamment explicité

ce qu'ils pouvaient apporter. Au final, pour avancer on a besoin de trancher. Et ce ne sont pas les participants à ces processus qui auront le dernier mot. On a le sentiment que ce n'est pas intégré dans l'esprit des participants.

Sandrine SELLIER-RICHEZ

Vous soulevez là un problème de société. Désormais toute personne considère que sa voix est plus prépondérante que la voix de la majorité. Pour ce qui est de la concertation officielle et de l'enquête publique, si les 750 interventions sont la copie identique d'une même phrase, la commission d'enquête publique ne va pas retenir cet élément. Cela peut être frustrant. Il y a une certaine frustration dans les dispositifs de concertation réglementaire et volontaire. Est-ce qu'on va entendre une voix de la majorité qui soit une majorité constructive ? Si c'est simplement la manifestation d'un intérêt systématique contraire ou de quelques partisans pour des problèmes très personnels de vision qu'ils peuvent avoir d'un sujet, ces éléments ne sont pas retenus. Ce sont quand même les règles de la démocratie. C'est toute la difficulté.

TABLE-RONDE N°2 : CONSTRUIRE UNE GOUVERNANCE TERRITORIALE À L'ÉCHELLE DE L'ESTUAIRE ET DE SON DÉBOUCHÉ MARITIME

Participants :

Franck MOUSSET (Directeur des territoires, des accès et de l'environnement du Grand port Nantes - Saint-Nazaire),

Kristell LE BOT (Chargée de mission GIP Loire Estuaire),

Laure DESPRÉS (Professeure Emérite de l'Université de Nantes),

Claude CAUDAL (Maire de Préfailles, élu de la commission littorale du comité de bassin),

Vivien DUTHOIT (Directeur du Développement économique et attractivité à la CARENE)

Animatrice :

Maryse GANNE (Cerema)

La seconde table-ronde est adossée au témoignage de Franck MOUSSET relatif à « la démarche de transition énergétique du Grand Port Maritime de Nantes Saint-Nazaire ». Les ambitions du GPM en matière de transitions

énergétiques sont basées sur 5 axes stratégiques. Accélérer et mettre en œuvre de manière très concrète ces transitions énergétiques et écologiques font partie des grands objectifs portés par la SNML et le DSF NAMO.



Crédit photo : xxxxx

« Ce sujet de transition énergétique concerne tout le monde : l'État local, les collectivités, les acteurs économiques, les citoyens, c'est un sujet majeur, on ne peut pas passer à côté. Il ne faut pas que le port reste en arrière sur ce sujet là », indique Franck MOUSSET.

Au GPM, notre démarche de transition énergétique est partie du besoin de mettre en cohérence les initiatives et d'accélérer les transitions énergétiques. Tout le monde s'en empare, tout le monde se lance. L'État, la Région, le Département, les énergéticiens, le pôle de compétitivité. Il y a un foisonnement d'initiatives et de sollicitations.

Quand on est GPM, on est forcément complètement impacté, dans notre modèle économique et dans notre responsabilité. Et puis c'est un sujet au centre des questions de gouvernance sur l'Estuaire puisqu'on peut imaginer des gouvernances économiques, des gouvernances environnementales avec le GIP. Sur le volet énergétique, pour le moment il n'y a pas grand-chose ».

Au GPM, on vit avec le gaz, le charbon et le pétrole. Ça, c'est la réalité aujourd'hui et dans 40 ans ce sera certainement autre chose. Et c'est au cœur des préoccupations des uns et des autres.

On a une zone portuaire importante qui accueille de nombreuses entreprises industrielles fortement consommatrices ou génératrices de flux énergétiques : centrale de Cordemais, raffinerie de Donges, centre méthanier, chantiers de l'Atlantique.

On est complètement concerné par toutes les politiques publiques qui se mettent en œuvre.

On attend avec impatience une première version de la PPE fin novembre.

Le projet stratégique 2015-2020 donne l'ambition d'être le premier port énergétique en France. On fait beaucoup de choses avec les collectivités, la CARENE, Nantes Métropole, mais il y a un besoin de lisibilité et de cohérence par rapport à tout ça. Aujourd'hui on a une impression d'éparpillement, de multiples initiatives.

Faute d'une gouvernance énergétique sur ce territoire, on a essayé de nouer des échanges plus ou moins formels avec un certain nombre d'acteurs : des énergéticiens, les collectivités, la société civile...

Ces projets qui s'inscrivent dans le moyen long terme - correspondant au temps de la transition - ne sont pas très parlants pour le citoyen. Ce qui pourrait marcher, c'est le contrat de transition écologique qui devrait arriver sur ce territoire et pourrait mobiliser l'ensemble des acteurs du territoire : collectivités, entreprises et industriels que ce ne soit pas seulement un projet de gouvernance collectivité. Cela pourrait donner un cadre cohérent aux actions des différents acteurs, mobiliser autour de projets phares.

Il faut poser les bases d'une réflexion sur un territoire post-carbone. À quoi ressemblera la zone industrialo-portuaire dans 20, 30 ans ? Vers quoi on veut aller ? En quoi le fait d'avoir les énergéticiens, le champ éolien nous donne autant d'avantage pour penser une zone industrielle du XXI^e siècle qui aurait une énergie verte, pas chère qui serait un avantage compétitif avec d'autres territoires ? Il faut que les questions de transitions énergétiques soient au centre du nouveau projet stratégique du port.

Animatrice

Vous venez d'évoquer le risque de dispersion des initiatives, la nécessité d'avoir un cadre cohérent avec des projets phares et vous faites le vœu d'avoir une réflexion globale, de construire collectivement une réflexion autour d'un territoire post-carbone. J'ai envie de vous demander et c'est une question très vaste qui s'adresse à tous : comment on fait pour « faire territoire » sur l'estuaire ?

Comme le pointait à l'occasion des 20 ans du Gip Loire-Estuaire Axel Romana, il y a nécessité d'avoir une vision globale sur l'estuaire. On a plutôt tendance à voir un emboîtement de gouvernances, une multitude d'acteurs qui agissent et réagissent de manière plutôt sectorielle. Finalement quelles sont les clés pour construire quelque chose de plus global sur l'estuaire ? Est ce que c'est possible ça ?

Franck MOUSSET

Ce que je pense, c'est qu'on a véritablement un territoire fabuleux. Le port c'est 2700ha, on peut y faire beaucoup de choses, on a beaucoup d'entreprises. Il y a de la richesse localement. Sur ces enjeux énergétiques qui sont les enjeux du XXI^e siècle, ce serait quand même dommage qu'on n'arrive pas à se fédérer plus que ça.

Animatrice

Ce que l'on constate c'est que sur ce territoire il y a un empilement de plans, de mesures réglementaires, d'« objets » comme la DTA construite en 2006. Comment faire du lien entre tous ces emboîtements, comment les articuler ? Par exemple l'outil GIP qui a été créé en 1998 semble avoir réussi à prendre « sa part » de cohérence globale sur la partie environnementale. Quelle a été la plus-value pour ce territoire de réussir à se fédérer sur cette connaissance environnementale ?



Développement de l'économie circulaire sur le GPM NSN Crédit : GPMNSN

GIP Loire Estuaire - Kristell LE BOT

En effet le GIP Loire-estuaire a été créé en 1998, par la volonté des acteurs du territoire - GPMNSN, la Région, le Département, la CARENE, Nantes métropole, l'État et VNF, l'association des industriels de Loire-Estuaire et l'union Maritime Nantes Port. Leur volonté a été de se mettre en commun pour connaître et comprendre ce territoire et donc évaluer en toute neutralité. Notre action ce n'est pas de travailler au quotidien sur la réglementation, d'autres acteurs le font - la police de l'eau. Nous nous travaillons en toute neutralité, en toute objectivité sur la connaissance et le suivi long terme. L'importance elle est là. La dynamique de l'estuaire, son fonctionnement au quotidien d'un point de vue environnemental, c'est notre créneau. C'est en effet, cette importance-là pour nous de bâtir sur le long terme pour voir comment les usages vont avoir un effet sur cette ressource (eau, poissons, oiseaux) et donc de pouvoir évaluer l'empreinte environnementale. **Une fois qu'on connaît son territoire, on peut le suivre, agir dessus et puis anticiper-prédire.**

Il y a eut cette volonté à l'époque de se réunir et de créer un outil commun d'aide à la décision pour pouvoir ensuite agir sur ce territoire. L'idée d'avoir un outil d'aide à la décision. Il y a eu cette volonté de s'affranchir de toutes ces directives, tous ces différents emboîtements. Pour autant, nous donnons ces éléments de connaissance à tous les acteurs. Ils sont à disposition du citoyen, de l'industriel comme des bureaux d'étude.

L'avantage de toute cette connaissance, c'est la diffusion et nous travaillons donc sur différents supports tels que « l'essentiel sur la Loire » qui permet d'avoir une vision d'ensemble et accessible à tout le monde des grandes clés de fonctionnement de ce territoire.

Animatrice

Vous aviez évoqué l'apaisement que ça avait créé en matière de transparence de connaissance vis-à-vis des acteurs pour permettre des prises de décision sur un socle partagé. C'est un exemple qui fonctionne pour la connaissance. Mais ce territoire n'est pas qu'un milieu physique c'est aussi un milieu humain. On doit s'interroger collectivement peut-être sur la manière de construire, de permettre l'articulation de ces gouvernances pour tendre vers une gestion globale socio-économique en plus d'une gestion environnementale.

Laure DESPRÈS, vous travaillez sur un article sur la planification sociale et environnementale des transitions énergétiques. Quelles réflexions vous appellent ces témoignages ?

Université de Nantes - Laure DESPRÈS

Je voudrais d'abord féliciter le port avec qui j'ai travaillé dans des temps fort anciens aux alentours des années 2006-2007 sur un projet d'étude sur les indicateurs environnementaux de l'impact du port et je dois dire que la réflexion environnementale a beaucoup progressé depuis cette période-là donc je vous en félicite chaudement. Et je pense que vous avez vraiment compris pour le port les enjeux de la situation actuelle non seulement de transition énergétique mais écologique et sociale. Donc ça c'est très très bien et c'est vraiment un progrès énorme parce que quand on a travaillé avec vos homologues d'il y a plus de 10 ans, ils tombaient des nues quoi. C'était l'ancien monde.

Je suis frappée par ce que vous avez dit sur les problèmes de coordination entre les différents

acteurs. C'est un problème bien connu. Les coûts de transaction entre différents acteurs peuvent être extrêmement importants et on a inventé depuis très très longtemps une chose qui s'appelle l'État qui permet de diminuer les coûts de transaction centralisant d'une certaine façon la coordination. C'est quelque chose qui a existé en France dans les années 50 et 60. Qui a disparu au cours des années 70 à cause du début de la mondialisation et de la dérégulation. Néanmoins, on est dans une situation à l'heure actuelle où on a un enjeu mondial majeur qui est le problème environnemental, et le problème politique aussi. Parce que lorsqu'on ne gère pas le problème environnemental, les populations se sentent très mal et votent de façon bizarre. Il faudrait peut-être réfléchir à ça aussi. Quoi qu'il en soit, face à un problème mondial, peut être qu'il faudrait réinventer un modèle de coordination pour économiser sur les coûts de transaction pour coordonner l'action de tout le monde dans la bonne direction. C'est ce qui s'appelle de la planification. La planification est un mot qui est beaucoup utilisé dans l'administration française. Mais de façon me semble-t-il un peu abusive parce que ce qu'on observe, ce sont des

embryons de planification; des planifications, éventuellement incohérentes entre elles comme le plan de développement du numérique plutôt contradictoire avec les PCAET.

Il y a des contradictions entre les différents plans qui relèvent pourtant du même niveau territorial. Je ne veux pas dire qu'il faut que l'État revienne à la situation des années 60 et 70 parce qu'il y a eu beaucoup d'évolutions et qu'il y a également de la coordination d'acteurs à faire au niveau territorial. Si on retourne à une planification indicative où la puissance publique - à ses différents niveaux - Etat- Région-Territoire joue pleinement son rôle de coordination entre les acteurs avec un projet coordonné dans tous les domaines (dans le domaine énergétique qui est évidemment totalement central mais également le domaine numérique qui est étroitement lié), ça économise les coûts de transaction, c'est à ça que ça sert d'un point de vue économique.



Crédit : GPMNSN



Animatrice

L'état global, finalement l'état régulateur et puis plus localement sur les territoires, on a l'implication des collectivités. Vivien DUTHOIT, quel est votre regard, votre témoignage en matière de création d'emploi sur les territoires et de contribution à ces différents débats pour une vision prospective sur un territoire global de l'estuaire et son débouché maritime?

Carène - Vivien DUTHOIT

On est sur un estuaire qui a une très grande puissance économique, d'envergure nationale avec des enjeux de mondialisation, économique en plus des enjeux de transition énergétique et environnementale. On est dans une période que nous n'avons jamais connue dans l'histoire de l'agglomération nazairienne. Nous avons l'ensemble des secteurs économiques qui sont orientés en nautiques que ce soit la navale, ou demain, les parcs éoliens.

On a donc un territoire très industriel qui est en

train de muter vers l'économie résidentielle, d'où l'importance du volet maritime, car la CARENE, c'est aussi Pornichet et Saint-Nazaire. Donc un volet économique qui se tertiarise avec l'économie résidentielle avec des résidents en plus et des touristes en plus en tout cas c'est ce qui va être recherché. Donc un territoire qui mute.

Ce qui est intéressant dans l'intitulé de la journée c'est un territoire maritime et littoral à valeur d'expérience.

Nous sommes en effet sur un estuaire assez unique puisque nous avons à la fois une métropole qui est au démarrage de l'estuaire quelque part, qui est très active, très puissante, en développement et puis on a un littoral qui a une vraie base économique. On a une ville centre de cet ensemble qui est Saint-Nazaire, ville moyenne mais qui a une puissance économique qui va bien au-delà de sa taille en matière de nombre d'habitants. Et tout ça est lié par la Loire. C'est assez unique d'avoir cette alliance entre un territoire très puissant industriellement, cet écosystème naturel et

puis une métropole aussi active. Donc en matière de coopération, on a un terrain de jeu intéressant.

Je reviens sur les questions de la gouvernance. Oui elle est très fragmentée sur l'estuaire. J'avais essayé de lister un peu toutes les échelles, beaucoup ont été cités. Nous n'avons pas cité le pôle métropolitain Nantes - Saint-Nazaire qui a le défaut majeur d'être uniquement « Nord-Loire » donc il ne peut pas embrasser le « Sud-Loire ». Il n'est pas à la bonne échelle et néanmoins il permet de conduire des actions qui mènent à cette gouvernance partenariale.

Ce que l'on voit aujourd'hui, c'est que c'est très sectoriel. Ça ne l'a pas toujours été. Il y a une association, la CSEL qui a existé, il y a des initiatives plus récentes, c'est le pacte de l'estuaire qui a été lancé il y a quelques années et qui avait je crois l'immense intérêt de mettre en place une sorte d'agora, c'est-à-dire un endroit où on fait coïncider les enjeux sectoriels, les enjeux politiques, les enjeux techniques, les citoyens et les acteurs économiques. C'est pour cela que je fais un petit détour par les acteurs économiques. Leur implication est déterminante parce que l'estuaire, c'est la condition de leur présence sur le territoire au départ.

Un enjeu pour l'avenir, ce serait de remettre une agora de ce type-là, une instance de dialogue car on a aujourd'hui des espaces de dialogue sur le volet expertise environnementale avec le GIP, on a des instances politiques mais qui ne couvrent pas tout l'estuaire (le pôle métropolitain), on a de la coopération sur le volet énergétique - on parlait par exemple d'écologie industrielle territoriale sur le secteur de Saint-Nazaire et il y a aussi des choses qui se passent sur Nantes.

Mais cette vision globale où on essaie de faire coïncider l'enjeu économique, l'enjeu de transition environnementale et énergétique, j'ai effectivement pas l'impression qu'on l'ait totalement.

Donc après, sous quelle forme, avec quels acteurs et sur quel périmètre ? La question se pose. Mais en tous cas, cette forme d'agora où l'on partage les grands enjeux avec une alimentation d'expertise, c'est quelque chose qui peut manquer. De toutes façons la complexité, elle, demeurera et il faut simplement pas se tromper et bien outiller les choses.

On a monté quelque chose en parallèle avec le GMPNSN, **la charte port et territoire** qui visait justement à lister tous les sujets opérationnels sur lesquels on doit travailler. On s'est d'abord mis d'accord sur les grands enjeux de chacun, les perspectives stratégiques également. Et après, c'est comment on outille concrètement, quel groupe de travail, quelles personnes on met autour de la table. Pour cette charte c'était uniquement des enjeux bilatéraux et assez locaux d'aménagement et d'urbanisme. Mais c'est typiquement ce type de méthode qu'il faut pouvoir dupliquer. **Avoir à la fois cette vision stratégique et une vision opérationnelle, concrète de terrain.**

Animatrice

Monsieur le maire de Préfailles, vous êtes acteur du territoire et Vice-président de la commission littorale du comité de bassin, la personne de la situation pour nous parler de cette interface terre-mer. Comment sont pris en compte les enjeux littoraux au niveau des comités de bassin ?

Maire de Préfaïlles-- Claude CAUDAL

La création de la commission littorale au sein du comité de bassin Loire-Bretagne est venue du constat que nous travaillions dans notre langage selon deux paramètres: le Bassin versant et la masse d’eau. Les masses d’eaux de transitions des estuaires et les masses d’eaux maritimes qui incluent les parties de territoires terrestres et les parties de territoires maritimes n’étaient pas pris en compte. Ils étaient considérés plutôt comme des lieux de ruptures aux lieux de lieux de continuités. Au sein du comité de bassin a donc été créé cette commission littorale pour faire d’une part remonter tout un ensemble de connaissances de ce lien terre-mer mais aussi, affirmer dans les prises de décision, dans la construction du SDAGE ou plus récemment dans le onzième programme ou le financement des agences de l’eau, la spécificité des territoires littoraux et de ce lien terre-mer.

Cette compréhension de ce lien terre-mer, de cette solidarité amont-aval entre les différents acteurs et au travers du bien commun qui est l’eau n’est pas du tout évidente.

Dans la pratique, la continuité, la solidarité amont-aval, c’est une notion qu’en tant qu’élu nous devons cultiver et mettre en œuvre.

Sur la notion de périmètre pertinent. Il y a eu un progrès démocratique lors de la création du SYLOA Loire-aval structure porteuse du SAGE où se sont les EPCI qui sont représentées et où donc la rive sud de l’estuaire est représentée. Si l’on veut parler d’une cohérence et d’une vision commune il faut prendre en compte les deux rives de l’estuaire. En matière de périmètre pertinent, il y a une attention à porter sur la sociologie des personnes qui sont dans ces instances de concertation. Prenons

l’exemple de la réflexion menée sur le Document Stratégique de Façade. Il y a tout un ensemble d’acteurs, proches du terrain qu’on ne voit jamais dans ces instances. Pornic Agglo-pays de Retz a donc créé une commission Mer et littoral ou l’on a vu ces acteurs absents des autres instances. Cette commission n’était pas en opposition mais complémentaire aux différentes instances. Donc attention à cette notion de sociologie dans la concertation.

Autre point, important sur lequel il faut travailler. C’est le point de la solidarité. L’estuaire n’est pas un espace de rupture mais de continuité. Et on devrait parler de “terre-estran-mer” parce que là aussi cet intermédiaire est un enjeu économique important.

Dernier point important, c’est aussi le problème de la connaissance. Je suis étonné de l’éparpillement de la connaissance. Il y a beaucoup de producteurs de données mais pas de synthèse qui permette aux décideurs d’avoir une décision éclairée. Il y a un instrument au niveau de l’estuaire qui est le GIP. Eh bien ce rôle de collecte des données, d’analyse et de diffusions aux différents acteurs doit être renforcé car c’est la première condition pour ensuite prendre des décisions de planification ou des décisions de maîtrise d’ouvrage de façon éclairée.

Je terminerai sur le rôle dans l’estuaire des Commissions Locales de l’Eau (CLE) qui réunissent tous les acteurs de l’eau. Dans ces lieux se développe la culture du compromis. Pour avancer, il faut apprendre à se connaître, à se reconnaître, parler le même langage, partager le diagnostic et ensuite aller vers le consensus.

Cette séquence apporte un éclairage académique pluridisciplinaire – droit, économie, géographie – sur la notion de gouvernance et met en perspective les éléments débattus lors des tables-rondes.

Après un premier temps de caractérisation de la notion de gouvernance, cet éclairage propose certains éléments de réflexion à l’auditoire qui permettront d’alimenter les débats des ateliers :

- ➔ la nécessaire évolution des compétences en mer : vers une reconnaissance du territoire marin des collectivités territoriales ?
- ➔ faut-il tout évaluer ? Les limites de la monétarisation de l’environnement.
- ➔ la planification spatiale maritime est-elle capable de résoudre l’équation développement - conservation ?

Les verbatims de ces présentations sont proposés ci après.

CARACTÉRISATION DE LA NOTION DE GOUVERNANCE PAR THIERRY GUINEBERTEAU, ENSEIGNANT-CHERCHEUR À L’UNIVERSITÉ DE NANTES

Quelques éléments de caractérisation concernant ce terme de gouvernance qui a été affiché sur le programme et utilisé à plein de reprises depuis le début de la journée, on le voit, de façon modulable.

prenantes : quand on veut faire de la gouvernance, qui est ce qu’on imagine ? Et plus encore quand on veut faire de la gouvernance littorale ? J’ai beaucoup aimé la dernière intervention parce que pour moi la gouvernance littorale, elle est litto-maritime.

Le premier élément de caractérisation de la gouvernance concerne les parties



Il y a deux façons de prendre les choses. Une première façon assez française, une vision assez réductrice, qui se résume à faire fonctionner ensemble des niveaux de gouvernement différents. En gros, c'est les compétences partagées, c'est la décentralisation.

Et puis un niveau qui est en construction, qui se développe et qui vise à aller au-delà des gouvernements. Ce qui renvoie à ce qu'on appelle la gouvernance à 5 dans certains mécanismes français mais qui peut avoir d'autres appellations.

Le deuxième aspect de la gouvernance concerne la démocratie participative, le mode participatif et là vous avez une profusion de terminologies qui recouvrent des choses extrêmement différentes. Quatre termes peuvent résumer cette profusion en lien avec le degré d'association des parties prenantes dans le processus :

- Il y a d'abord les **processus d'information et de consultation** qui sont en fait des démarches de concertation à sens unique, on informe, parfois on est plutôt dans de la propagande que de l'information ou on consulte mais sans aucun échange.
- Il y a ensuite l'aspect **concertation** qui implique une réelle discussion entre différents types de partenaires, de parties prenantes.
- Et le dernier niveau, celui de la **co-décision** beaucoup plus rare et tout spécialement dans le domaine maritime où les décisions restent très fortement du ressort de l'État et de ses services.

Troisième bloc pour essayer de caractériser ce terme de gouvernance et on l'a très bien vu ce matin, ce sont les moyens de sa mise en œuvre. Deux grandes familles illustrent ce bloc. Il peut s'agir soit d'une démarche de gouvernance rendue **obligatoire**, soit une démarche **volontaire** ou encore une institution qui va, sur la durée, développer un mécanisme de gouvernance. Il peut s'agir d'une institution qui existe déjà sous condition qu'elle en ait les moyens, la légitimité ou d'une institution que l'on essaye de faire émerger en lui conférant ces moyens.

Quatrième point fondamental : sur quoi veut-on faire de la gouvernance ?

Deux blocs réapparaissent fréquemment : **la gouvernance sectorielle** qui reprend typiquement l'exemple du GPMNSN (le conseil du GPM), ou des questions de la question énergétique.

Et puis un second volet très présent notamment pour des questions réglementaires qui est **la gouvernance sur projet**. À l'heure actuelle dans la plupart des pays développés, il est quasiment systématiquement obligatoire de développer une démarche de concertation lors d'un projet d'équipement sur un territoire.

Et puis, un troisième bloc abordé à la fin des débats de ce matin, qui est beaucoup plus compliqué surtout sur le litto-maritime, c'est celui de **la gouvernance territoriale**. C'est-à-dire une gouvernance sur un territoire qui vise à englober toutes les données de ce territoire (environnementales, sociales, humaines, économiques) et qui s'inscrit dans une certaine logique de prospective. La démarche prospective, parfois, peut permettre de faire émerger un territoire sur lequel on va

Figures A, B, C : Gouvernance et territoires, regard sur les acquis de l'estuaire de la Loire

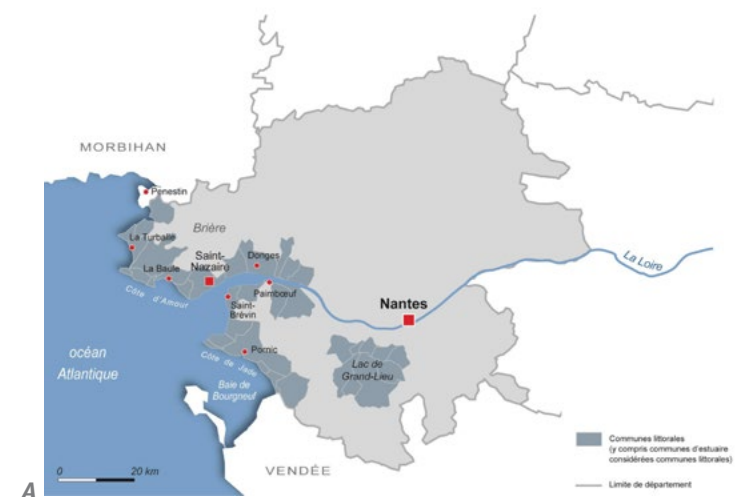
faire émerger une gouvernance un peu plus durable. C'est ce que l'on peine à faire émerger sur cet estuaire et l'embouchure maritime de cet estuaire.

Zoom sur le territoire estuarien

Où en est on, à l'heure actuelle, concernant les acquis sur les territoires estuariens et cette question de gouvernance. Il apparaît d'emblée que le «maritime» n'apparaît pas, il n'a pas de choses formalisées sur ce volet littoral. Il y a des espaces maritimes, mais il n'y a pas de territoire au sens gouvernance et institution, tout au moins pour l'instant.

Pour l'estuaire de la Loire, on a un estuaire qui est au cœur d'un département ce qui rajoute une petite dose de complexité.

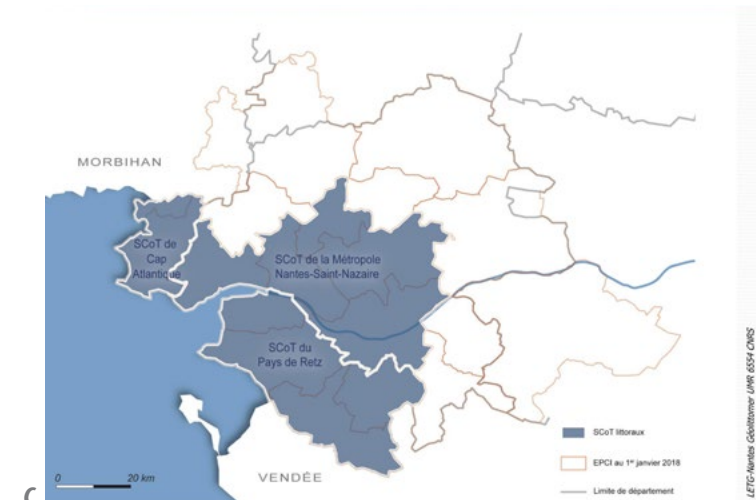
On voit également apparaître un maillage territorial fort.



- Il y a d'abord les communes littorales, toujours présentes malgré la perte de certaines compétences. Les communes de front de mer, de l'estuaire et du pourtour du lac de Grandlieu.



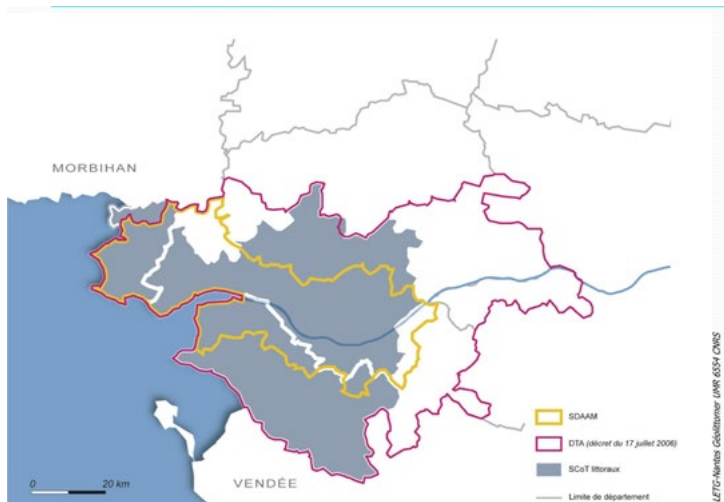
- Un second maillage s'est complètement affirmé, c'est l'apparition des intercommunalités ce qui explique que l'estuaire et son embouchure apparaissent parcellisés au travers de ces intercommunalités. Notons que leurs puissances sont extrêmement différentes selon les intercommunalités si l'on prend notamment les exemples de Nantes Métropole et la Communauté de communes Sud estuaire.



- Troisième point, celui des schémas de cohérence territoriale qui sont fondamentaux car c'est là qu'on affiche les projets de territoires. Il y a notamment la potentialité de volets maritimes pour ces SCOT valant SMVM ou inter-SCOT.

Les deux tentatives de visions à l'échelle

de l'estuaire qui n'ont pas forcément été couronnées de succès sont :



Gouvernance et territoires, regard sur les acquis de l'estuaire de la Loire

LA NÉCESSAIRE ÉVOLUTION DES COMPÉTENCES EN MER : VERS UNE RECONNAISSANCE DU TERRITOIRE MARIN DES COLLECTIVITÉS TERRITORIALES ? PAR PATRICK CHAUMETTE, PROFESSEUR À L'UNIVERSITÉ DE NANTES

“Il s'agit de réfléchir sur la gouvernance de l'estuaire et d'en faire une aire marine de développement et de conservation qui aille jusqu'au littoral dans les terres avec un bouchon vaseux et il nous manque peut être un mascaret.

A propos de la question de périmètre pertinent. Il est possible de simplifier la gouvernance en apparence, en créant une institution nouvelle qui pourrait être la zone marine et littorale de l'estuaire avec un conseil d'administration. En droit de l'environnement, il existe toute une série d'outils - parc nationaux, régionaux, etc- et on pourrait inventer ainsi une circonscription administrative, un lieu d'arbitrage pour faire

- ➔ Le Schéma Directeur de l'Aménagement de l'Air Métropolitain (SDAM) qui a produit le projet d'aéroport et de centrale nucléaire fin années 60.
- ➔ La Directive Territoriale d'Aménagement (DTA) sur un territoire beaucoup plus vaste notamment car l'un des critères de la délimitation de la DTA était le respect de l'intégralité des intercommunalités.

Ce sont les deux seuls éléments qui sont apparus. Le SDAM est vieux et périmé et la DTA, malgré son approche territoriale extrêmement intéressante, acte beaucoup de « coups partis » et est resté à l'état de document validé sans entraîner de dynamique. Il ne fait pas référence aujourd'hui.

des économies de transaction dans une nouvelle circonscription. Toute la question serait : qui participe au conseil d'administration et aux décisions ?

Est-ce une vraie simplification de rajouter une institution à cette fragmentation institutionnelle déjà connue ? Peut-être est-ce une très mauvaise idée car finalement sur des bassins d'emplois, sur des façades maritimes, on sait faire de la concertation, de la co-construction et élaborer des documents stratégiques de façade, **c'est long et compliqué. Ce n'est pas un coût, c'est un investissement sur l'avenir et sur la diminution des délais de recours.**

Si on l'avait fait pour un certain aéroport, on aurait certainement pu gagner énormément d'argent.

Sur cette base, sur l'aspect maritime, **il faut ajouter le « règne » du Préfet maritime et de l'État en mer et s'interroger sur un élément complémentaire : la question implicite du territoire marin des collectivités territoriales.** Jusqu'où vont, en mer, vers le large leurs compétences ? **Est-ce que les compétences des communes s'arrêtent à la bande des 300 m parce que au-delà des 300 m il est clair que nous n'avons plus pied.** Est-ce que le même raisonnement peut être développé au niveau départemental et encore plus régional ? Est-ce que les Régions ont des compétences et l'envie de les développer dans la mer territoriale, puisque les activités humaines vont s'implanter de plus en plus dans la mer territoriale et qu'un jour il faudra s'interroger sur les prérogatives, les compétences des communes, même partagées peut-être avec l'État sur des implantations dans la zone économique exclusive.

Aujourd'hui la situation est relativement simple, ce ne sont pas du tout des compétences partagées mais ça ne veut pas dire qu'il ne faudra pas articuler des documents stratégiques différents. Et il faut être attentif à mon sens, non pas au schéma

FAUT-IL TOUT ÉVALUER ? LES LIMITES DE LA MONÉTARISATION DE L'ENVIRONNEMENT. PAR PATRICE GUILLOTREAU, PROFESSEUR À L'UNIVERSITÉ DE NANTES

Voici le point de vue économique avec une interrogation sur l'évaluation. **Est-ce qu'il faut évaluer pour gouverner un estuaire ?**

Nous avons eu l'occasion de travailler avec Laure DESPRÈS, il y a une dizaine d'années,

départemental de la métropole et de l'outre-mer mais aux évolutions des collectivités d'outre-mer, notamment la Polynésie française et la nouvelle Calédonie française où la France développe le modèle d'un Etat fédéral avec des compétences partagées entre l'assemblée territoriale, l'État et les services de l'État, où ces questions vont se poser un jour sur des espaces marins et terrestres sensibles. **C'est une interrogation de ce schéma d'aménagement entre la terre et la mer et réparti entre l'État et les autres acteurs publics.**

Dans une société un peu immobile, on aurait pu penser que sur un modèle d'organisation un peu néo-corporatiste, les conseils économiques, sociaux et environnementaux des régions auraient pu jouer un rôle majeur dans ces aménagements et l'élaboration de ces documents stratégiques.

En même temps, un élément fondamental est à prendre en compte, c'est la diversité des temporalités qui fait que cette approche, à travers les représentants organisés dans des CESER, me semble aujourd'hui sur beaucoup de projets, une organisation utile de connaissance, de langages communs, de consultation, mais pas d'élaboration de documents stratégiques. J'espère dans la salle que des gens ne sont pas d'accord avec moi.

sur des projets d'aménagement portuaire - le projet de Donges Est notamment - et de comprendre comment les discours pouvaient s'infléchir au fur et à mesure de la concertation. Nous avons une longue coopération avec le port depuis une trentaine

d'années pour évaluer les effets économiques du port de commerce de Nantes Saint-Nazaire.

Nous avons, pour cette évaluation, développé une méthode rigoureuse et assez simple puisque, s'agissant d'activités marchandes, nous allons regarder les activités dans la proche périphérie du port puis, étendues aux différents services du port – transport, marchandises, fournisseurs, sous traitants. On va s'intéresser aux salariés, à la distribution des revenus dans toutes ces activités directes ou indirectes qui vont entraîner des effets induits multiplicateurs pour l'ensemble de l'économie régionale. **On veut ici montrer à quel point un acteur peut être important non seulement par sa présence directe mais aussi pour tous ces effets d'entraînement.**

Cette méthode est très directe pour les activités marchandes mais devient évidemment beaucoup plus complexes quand on cherche à évaluer des activités non marchandes et notamment des services environnementaux, les fameux services écosystémiques de l'estuaire.

Pourquoi on le fait :

- ➔ Premier réflexe: éviter des valeurs nulle parce que s'il l'on ne reconnaît pas une valeur à l'environnement, si on ne lui met pas un prix, on ne peut plus négocier au nom de la préservation de ces actifs environnementaux.
- ➔ On peut aussi chercher à le faire pour convertir dans un même étalon des unités très différentes : on va parler d'hectares de zones humides, de kilomètres de cours d'eau, de vaches nantaises, d'oiseaux marins...L'unité monétaire est classiquement pris comme étalon.

- ➔ Troisième argument pour l'évaluation de ces actifs environnementaux : pouvoir y recourir en cas de sinistre, de dommages, de dégradation, pour indemniser le préjudice écologique subie.

Les études reconnaissent toutes ces valeurs d'usages directes ou indirects, les valeurs d'option qui sont des valeurs d'usages futurs, les valeurs de legs ou simplement des valeurs d'existence reconnues au-delà des usages indirects par la séquestration carbone ou la phytoépuration, etc.

Lorsque que l'on regarde tous ces services rendus gratuitement par la nature et qu'on cherche à les évaluer, on obtient des valeurs globales de l'environnement que l'on peut rapporter aux zones à protéger ou à des zones déjà artificialisées.

Certaines études existantes sur ces évaluations s'appuient sur la méthode de consentements indirects dites de "consentement à payer". Prenons l'exemple d'une étude réalisée par des collègues économistes sur l'estuaire de la Seine. L'évaluation se chiffrait à environs 700 euros par hectare ce qui, pour les 9000 ha à artificialiser, correspondait à des valeurs d'environ 6 millions d'euros. Le coût de gestion était comparé également avec l'évaluation d'une «maison de l'estuaire». Malicieusement, ces auteurs économistes avaient comparé à travers les flux salariaux des activités, les bénéfices retirés des activités économiques en place qui évaluaient ces valeurs à plus d'un milliard d'euros.

Il est donc important dans ces études de faire attention aux démonstrations par l'absurde consistant à comparer une valeur environnementale que la société reconnaît mais à une valeur relativement modique, par

rapport aux énormes bénéfices industriels qui correspondent aux enjeux d'aménagement.

En faisant la même translation sur le cas de l'estuaire de la Loire par exemple et en se référant à des études comparables qui avaient établi des consentements à payer aux alentours de 16 euros par ménage, on atteint une valeur aux alentours de 9 millions d'euros. Mais, là aussi, si on la rapproche des valeurs ajoutées portuaires directes, indirectes et induites, on est plus proche de 300 millions d'euros.

Dans ces évaluations, l'environnement ne fait pas le poids par rapport à n'importe quel type d'artificialisation ou d'aménagement. Et pourtant, il faut bien parler en son nom, reconnaître sa nature de bien commun. Tout le monde en bénéficie sans vouloir y contribuer. Ces écarts reflètent aussi certains arbitrages sociétaux où la défense de l'emploi prime souvent sur la préservation de l'environnement. Et puis, en économie on connaît bien la préférence pour le présent vis-à-vis de bénéfices très incertains et très lointains.

En conclusion, sur le sens d'une évaluation économique. Il y a un danger à tout évaluer

LA PLANIFICATION SPATIALE MARITIME EST-ELLE CAPABLE DE RÉSOUDRE L'ÉQUATION DÉVELOPPEMENT-CONSERVATION ? PAR BRICE TROUILLET, ENSEIGNANT-CHERCHEUR À L'UNIVERSITÉ DE NANTES

D'un point de vue théorique, la Planification Spatiale Maritime (PSM) est une démarche que l'on peut présenter comme permettant de prendre en compte de façon intégrée, globale, les enjeux sectoriels et les enjeux de conservation des milieux marins.

et tout comparer par ces évaluations. Laisser l'économie tout envahir peut s'avérer dangereux même si donner un prix à la nature ne veut pas dire nécessairement marchandiser. On voit aussi que toutes les externalités, les différents services écosystémiques, sont soit méconnues ou ignorés et nous avons donc ce risque, à partir de cette évaluation, de dériver vers un système de paiement de ces services écosystémiques et de privilégier la compensation sur les autres étapes de la séquence Éviter - Réduire-Compenser.

Il faudrait donc toujours se poser les questions suivantes quand il s'agit d'évaluation :

- ➔ Est-ce que cela va permettre ou non d'améliorer l'état de l'environnement ?
- ➔ Est-ce qu'on risque d'encourager la privatisation des biens communs ?
- ➔ Est-ce qu'on risque, par ces évaluations, d'exclure d'autres formes d'arbitrages juridiques ou culturels ?

En conclusion, citons KEYNES - « **D'accord pour que des économistes montent dans la voiture mais certainement pas au volant** ».

Cela étant, une fois qu'on a dit ça, on se rend compte à l'examen de la littérature scientifique et de la production grise sur ces questions de PSM qu'on a encore des fondations théoriques extrêmement fragiles. C'est bien normal car dans le domaine de la planification terrestre, nous avons une expérience d'environ 150 ans de débats théoriques parfois assez vifs pour

parvenir à comprendre ce que l'on entendait par les différents termes de la planification. D'ailleurs ce matin, nous avons parlé à plusieurs reprises de planification avec des sens différents que l'on pouvait leur donner.

En analysant les différents articles scientifiques depuis 2004 relatifs à la planification spatiale maritime, on s'aperçoit que nous n'avons pas véritablement de terrain commun au sein de la communauté scientifique sur la notion de planification de l'espace maritime. En réalité nous avons plutôt des réflexions, des publications qui se font en silos, chacun dans son champ, notamment des spécialistes de la conservation de l'environnement, de la pêche, de la modélisation, etc. Tout le monde va s'appuyer, se nourrir de ces réflexions sur la PSM mais, bien souvent, avec des cultures, avec des sens qui sont donnés à ces termes qui peuvent varier assez fortement.

La question sur laquelle je propose de travailler tout de suite est : « à quoi correspond la planification spatiale marine ? » en pratique ?

Pour y répondre, une méthode très simple, basée sur l'ensemble des expériences de planification spatiale maritime à l'échelle mondiale en partant de la base de l'UNESCO, soit environ 50 démarches référencées. En sélectionnant ces documents selon des critères d'accessibilité (langue, disponibilité en ligne), je me suis concentré sur 44 documents. Ces documents donnent avant tout une image d'une distribution géographique assez inégale, très largement polarisée sur l'hémisphère Nord et les pays dits développés.

Sur la base de ces 44 cas j'ai appliqué plusieurs indicateurs pour les analyser : taille, contenu, type d'expérience, soutenabilité forte/faible, type de planification spatiale/stratégique, zonages.

En menant cette analyse et en combinant ces indicateurs, nous pouvons retenir deux grands types de démarches de PSM qui se dégagent :

- On a globalement une démarche pilotée, orientée sur des considérations de développement économique qui part d'une base stratégique pour se décliner d'un point de vue spatial et qui aboutit le plus souvent à un plan de zonage ;
- Et puis un deuxième type de démarche quasiment inversé, qui part plutôt de l'existence d'un réseau d'Aire Marine Protégée, et on va trouver à travers les démarches de planification de l'espace maritime une manière de mettre de la cohérence, de prendre en compte ce qui ne figure pas dans ce réseau d'AMP – notamment les espaces environnants – pour donner un caractère un peu plus stratégique à cette planification des aires marines protégées qui existe déjà.

Nous avons donc des pratiques diversifiées, et aussi globalement des démarches soit de soutenabilité faible - orientées développement - soit des démarches de soutenabilité forte - orientées conservation. Le constat est qu'on a encore énormément de mal, au-delà des discours, à intégrer véritablement le développement économique et la conservation de l'environnement.

Aujourd'hui, dans les documents tels qu'on peut le remarquer, ce sont des choses qui n'arrivent quasiment jamais.

Néanmoins, deuxième point : ces démarches teintées de soutenabilité forte ou faibles convergent sur un certain nombre d'options techniques et notamment sur la place qui est accordée au zonage.

Cette question du zonage resurgit dans ces démarches de planification des espaces maritimes pour des raisons évidentes. Pour un certain nombre d'usages, le zonage est nécessaire, mais pour d'autres usages ou non usage, cela peut poser des problèmes car cela reste difficile de prendre en compte ces éléments et les traduire sous la forme d'un zonage. On peut parler, ici, de ces activités diffuses dans l'espace ou des éléments de biodiversité qui ne sont pas jugés comme prioritaires pour les objectifs de conservation et donc qui ne figurent pas notamment dans les priorités des AMP.

Premier élément de discussion : au-delà des discours, la planification spatiale maritime ne réussit pas encore à résoudre l'équation développement-conservation. Nous sommes plutôt dans des démarches où on cherche à « écologiser » la planification des usages ou d'un autre côté, dans des démarches où on cherche à « socialiser » la planification de la conservation. Mais l'intégration n'est pas encore en chemin.

Deuxième élément de discussion : le zonage renvoie à une certaine narration et à une certaine conception de l'environnement. **Est-ce qu'on peut mettre en carte, tracer des zones, des limites pour tous les biens naturels que l'on cherche à conserver ?** Qu'est-ce qu'on appelle environnement et qu'est-ce que ça traduit la manière de traiter cet environnement à travers les démarches de zonage ?

Dernier élément de discussion : se pose une question de justice spatiale à travers le zonage. Qu'en est-il des enjeux pour lesquels le modèle du zonage ne convient pas ? Face à la spatialisation, toutes les thématiques ne partent pas avec les mêmes armes.

François VICTOR – Chef de la Mission de Coordination des Politiques de la Mer et du Littoral à la DIRM NAMO : Je ne suis pas sûr que la PSM ait pour rôle de résoudre l'équation environnement-développement ? Nous avons bien une question plus large qui est de savoir où l'on va. Aujourd'hui la grosse difficulté est de savoir où est l'intérêt public. Pour certains, ça pourrait être la somme des intérêts des parties. Pour d'autres, c'est à l'État de dire « qui a raison ». Ces équations sont extrêmement mouvantes, il n'y a pas une seule équation à résoudre. Nous sommes bien, aujourd'hui dans l'objectif de se fixer un cap. Nous avons vu aujourd'hui à quel point l'incertitude est extrêmement difficile pour le milieu économique et inquiétante pour les citoyens. Nous sommes tous en train d'essayer de créer des havres de certitude dans cette incertitude grandissante et cette complexité croissante pour les citoyens qui du coup, permet de créer de la confiance fondamentale dans le milieu des affaires, de la politique.

Les prévisions qu'on avaient faites ne sont pas au rendez-vous. Le Pic Oil n'est pas fait, la fin des énergies fossiles, n'est toujours pas là. Donc on n'arrête pas de prédire des catastrophes auxquels certains ne croient plus.

Pour moi, la PSM, c'est plutôt d'essayer de se fixer des objectifs communs, qui sont ceux de notre époque, qui ne sont peut-être pas ceux de demain, dans 50 ans. C'est d'essayer de vivre avec ça, de créer un havre de certitude pour développer des projets et résoudre les questions d'aujourd'hui.

L'accompagnement de l'innovation dans l'économie maritime

Marie-Jeanne BAZIN, Vice-Présidente du CESER des Pays de la Loire présente l'analyse des CESER de l'Atlantique concernant les besoins des porteurs de projets pour développer des processus innovants et les réponses qui y sont apportées.

Ces éléments sont issus du rapport "Innovation et économie maritime : un océan d'opportunités pour les régions de la façade atlantique" paru en 2017¹.

L'innovation, dans l'économie maritime répond à plusieurs spécificités :

Des spécificités financières : « Sur le plan financier certains domaines nécessitent des volumes importants de capitaux, notamment parce qu'il s'agit de développer des infrastructures lourdes. C'est le cas entre autres des énergies marines renouvelables. De plus, une autre difficulté qui est aussi un frein part du constat que la majorité des investisseurs sont extérieurs à l'économie maritime. Le déficit de connaissance de cette économie les conduit à percevoir l'investissement comme risqué, alors qu'il ne l'est pas forcément plus que dans d'autres secteurs ».

Des spécificités temporelles : « Certains domaines de l'innovation dans l'économie maritime s'inscrivent dans des temporalités particulièrement longues, que ce soit en termes de développement et/ou d'autorisation administrative. C'est le cas par exemple des biotechnologies, qu'elles soient marines ou non, en raison des recherches nécessaires, puis des procédures de mises sur le marché, très encadrées pour des raisons de sécurité sanitaire. C'est également le cas des énergies marines renouvelables ».

Des spécificités juridiques : « Les enjeux juridiques liés à l'innovation dans l'économie maritime sont d'abord dus à la diversité des espaces exploités et de leurs statuts ». Exploitation des fonds marins ou de la colonne d'eau; interface terre-mer; installations en mer, fixes (éoliennes offshore posées, hydroliennes, etc.), semi-flottantes (gaz et pétrole offshore), flottantes mais ancrées au sol (éoliennes offshore flottantes, dispositifs houlomoteurs, etc.) ou de plateformes multi-usages; statut des travailleurs; contexte portuaire.

Des spécificités liées à l'expérimentation en mer : « L'expérimentation est un enjeu crucial pour les innovations destinées à opérer en mer, car les conditions du milieu sont exigeantes et ne peuvent pas toutes être anticipées ou simulées en laboratoire ou bassin d'essai ».

Des spécificités liées aux usages de l'espace en mer et à l'acceptabilité sociale : Les usages de l'espace maritime, en surface et dans la colonne d'eau, sont multiples : pêche, aquaculture, transport maritime, énergies marines renouvelables, défense, extraction de granulats marins, loisirs nautiques, tourisme, etc. « L'arrivée de nouvelles activités économiques est susceptible de générer des conflits d'usage avec les activités pré-existantes ». La planification des usages dans l'espace et dans le temps est le principal levier pour prévenir ces risques. La directive cadre « Planification de l'espace maritime » impose aux États membres de l'Union européenne de conduire un tel exercice. Sa mise en œuvre se heurte à des difficultés de méthode. « De plus, l'enjeu de l'acceptabilité sociale est particulièrement fort s'agissant de la mer, car elle n'est pas ou peu considérée comme support d'activités économiques. Cohabitent

sur le littoral des populations qui ont une approche différenciée de cet espace, entre vocation résidentielle pour les uns, et lieu de production pour les autres ».

L'analyse des CESER de l'Atlantique a par ailleurs mis en évidence qu'il existe de nombreux dispositifs mobilisés ou mobilisables pour accompagner l'innovation dans l'économie maritime sur la façade atlantique, et à toutes les étapes des projets. Ils sont mis en œuvre à tous les niveaux de l'action publique, de l'échelle européenne à l'échelle locale, par une grande diversité de structures publiques et privées. La richesse et la diversité de cet « écosystème » est une chance. Elle suppose néanmoins de relever deux défis :

- « Celui de la coopération entre acteurs d'une part, et celui du porter à connaissance, de la lisibilité et de l'accessibilité pour les porteurs de projets d'autre part. Le défi de la coopération est d'autant plus crucial que l'économie maritime est par nature « transfilières » et que l'innovation naît essentiellement à l'interface entre les secteurs. Cet enjeu semble relativement bien pris en compte par les acteurs, comme en témoigne une multitude de cofinancements, d'effets leviers, d'interactions, d'initiatives fédératrices, etc. »
- « Le porter à connaissance, la lisibilité et l'accessibilité pour les porteurs de projets restent à améliorer »

Les principales préconisations des CESER de l'Atlantique pour accompagner l'innovation dans l'économie maritime sont les suivantes :

- **Faire connaître l'économie maritime son potentiel et sa dimension innovante.**
« La méconnaissance de la réalité de

l'économie maritime est l'un des premiers freins à l'émergence des projets. Le préalable est de bien définir l'économie maritime en disposant d'outils partagés d'observations et de suivi. Ces outils existent il faut les actionner, les mettre en place et les faire connaître. Il faut ensuite donner à voir son potentiel et sa dimension innovante et faire évoluer le regard sur la mer. Toute la société civile y a son rôle à jouer.

- **Positionner les Régions de la façade Atlantique comme des acteurs incontournables de la croissance bleue.**

« Cette croissance bleue doit être au cœur **des stratégies de développement** notamment dans les exercices de planifications à venir. Il s'agit de traduire ces ambitions dans des partenariats et dans l'attribution de moyens. La volonté d'impulser et de soutenir l'innovation dans l'économie maritime doit s'inscrire dans un cadre plus global d'une politique maritime intégrée. Cela doit garantir un équilibre entre tous ces différents enjeux: économiques, sociétaux, environnementaux. Il faut ensuite **renforcer les coopérations à l'échelle inter-régionale**. Cela est important dans la mesure où l'on peut définir un cap commun et une feuille de route partagée sur quelques priorités. Les fonds européens ne sont sans doute pas assez activés pour les porteurs de projets qui ont besoin d'accompagnement. »

- **Consolider un environnement favorable à l'innovation dans l'économie maritime sous toutes ses formes.**

« Les régions de la façade Atlantique sont un vrai terreau propice à l'innovation dans l'économie maritime, mais il convient d'aller plus loin en stimulant l'innovation et

(1)<http://ceser.paysdelaloire.fr/innovation-et-economie-maritime-sur-la-facade-atlantique-2.html>

en soutenant la recherche et en favorisant les croisements de toutes natures. Il faut **inciter tous les acteurs de l'innovation au décloisonnement de leurs pratiques**. Un cloisonnement qui ne devrait plus exister aujourd'hui. Il faut également **donner aux porteurs de projets les moyens de les réaliser en leurs apportant des réponses adaptées aux spécificités maritimes**. Ceci implique aussi au niveau financier de trouver des investisseurs différents pour s'engager dans cette innovation maritime. La sécurisation des projets, la protection juridique doit encore évoluer. Il faut également **renforcer la formation pour permettre l'émergence et la diffusion de l'innovation.** »

En conclusion, Marie-Jeanne BAZIN insiste sur « la capacité à agir des Régions de la façade atlantique pour accompagner et stimuler cette dynamique. Elles doivent s'emparer de cet océan d'opportunités pour faire de l'économie maritime innovante l'un des piliers de leur développement ».

Séquence ateliers

Chaque participant a contribué aux réflexions collectives de la journée en partageant ses expériences et points de vue dans deux des trois ateliers suivants :

Atelier 1 : L'articulation des stratégies politiques et des projets de territoire : quels outils et quels formats d'association citoyenne ?

Atelier 2 : Du concept à la pratique : quelle gouvernance pour accompagner les transitions énergétiques, économiques et environnementales sur le territoire et le "merritoire" ?

Atelier 3 : Connaissance et innovation : comment organiser et capitaliser la connaissance acquise au service de l'innovation et de l'économie bleue ?

Chacun des ateliers s'est adossé à des projets socles, emblématiques de notre territoire, pour amorcer la réflexion et engager les échanges.

ATELIER 1

L'ARTICULATION DES STRATÉGIES POLITIQUES ET DES PROJETS DE TERRITOIRE : QUELS OUTILS ET QUELS FORMATS D'ASSOCIATION CITOYENNE ?

L'atelier 1 a proposé deux thèmes de réflexion aux participants.

Un premier thème autour de l'articulation des stratégies politiques et des projets de territoire avec une réflexion sur le(s) type(s) d'outil(s) opérationnel(s) et efficace(s) pour mettre en cohérence les visions stratégiques construits à différentes échelles et les actions opérationnelles sur les territoires en faveur de l'économie bleue.

Un deuxième thème, en résonance avec les débats du matin, consacré aux processus participatifs pour explorer les formats d'association du public et des citoyens les plus pertinents.

Les projets socles des réflexions :

- ➔ construction et perspectives du débat métropolitain "Nantes, la Loire et Nous" : le nautisme sur le bassin Loire Océan et le projet hydrolien estuarien – Florence LE GOFF, chargée de mission innovation à Nantes Métropole ;
- ➔ construction et perspectives du "Défi maritime et littoral" du Conseil Départemental de Loire-Atlantique – Clotilde GUYOT, responsable du service tourisme et littoral du Conseil Départemental de Loire-Atlantique
- ➔ la mobilisation des acteurs (collectivités, GPM, industriels...) autour du développement de la ZI de Saint-Nazaire (projet de hub, voie XXL...) – Philippe LEON, chef de Service Aménagement et Développement Territorial du GPMNSN

Animation : Géraldine BERTAUD (Cerema), Julien DILASSER (Cerema),

La stratégie nationale pour la mer et le littoral adoptée en 2017 et les documents stratégiques de façade en cours de construction proposent un cap et portent des ambitions « macro » pour le développement de l'économie bleue et le bon état écologique des eaux marines. Ils n'ont pas vocation à leur échelle, à régler « finement » les problématiques locales concernant la coexistence des usages en lien avec la capacité d'accueil des milieux.

Si une « **clarification de la déclinaison territoriale de ces politiques publiques** est nécessaire », il est toutefois rappelé qu'« **il ne s'agit pas de créer d'outil unique** » et que « **la diversité est nécessaire** ». L'idée d'un modèle national décliné uniformément au niveau local est réfutée.

En pratique, plusieurs types d'outils et démarches permettent de transcrire concrètement les grands enjeux maritimes et littoraux en actions opérationnelles et « **des réflexions sont à mener pour atteindre une complémentarité des outils et démarches plutôt qu'une compétition** ».

1. Construire la complémentarité des outils juridiques et des démarches partenariales volontaires portées par les collectivités

Il ressort globalement des ateliers que **les outils juridiques existants capables d'intégrer l'ensemble des problématiques de la SNML et des DSF** – SCOT avec leur volet mer, SMVM, Parcs marins, SRADDET ... - sont assez nombreux et qu'« **il est inutile d'en créer de nouveaux** », quitte à les faire évoluer pour intégrer de nouveaux enjeux

transversaux : changement climatique, transitions énergétiques et écologiques.... Il est demandé de développer et de **pérenniser l'animation de ces outils**, à leur échelle respective.

“ *Faire évoluer les outils mais ne pas en créer de nouveaux* ”

Les processus d'élaboration de ces outils sont considérés par certains comme inabordables de par la multiplication des réunions et la technicité des thématiques abordées.

L'importance de la prise en compte de l'échelon intercommunal a été soulevée. Il s'agit de proposer des réflexions à une échelle pertinente de « territoire patrimonial » qui intègre une approche écosystémique et socio-économique pertinente et qui s'affranchisse de l'échelle administrative. C'est l'apport des outils SMVM et volets maritimes de SCOT dont l'intérêt est également de permettre le dialogue entre acteurs, collectivité et l'État. Il est cependant rappelé la forte ingénierie nécessaire à leur élaboration dans un contexte de réduction des moyens.

En parallèle, des **démarches territoriales** -proposées par des collectivités - et **innovantes** - parce que décalées de leurs prérogatives habituelles - émergent localement. Ces démarches territoriales sont plutôt plébiscitées par les acteurs maritimes, l'idée d'une nécessaire implication des collectivités littorales, considérées comme les premières concernées, étant bien partagée.

Elles permettent d'engager des dynamiques collectives autour d'enjeux majeurs. C'est le cas des démarches portées par Nantes Métropole dans la continuité du grand débat «La Loire et



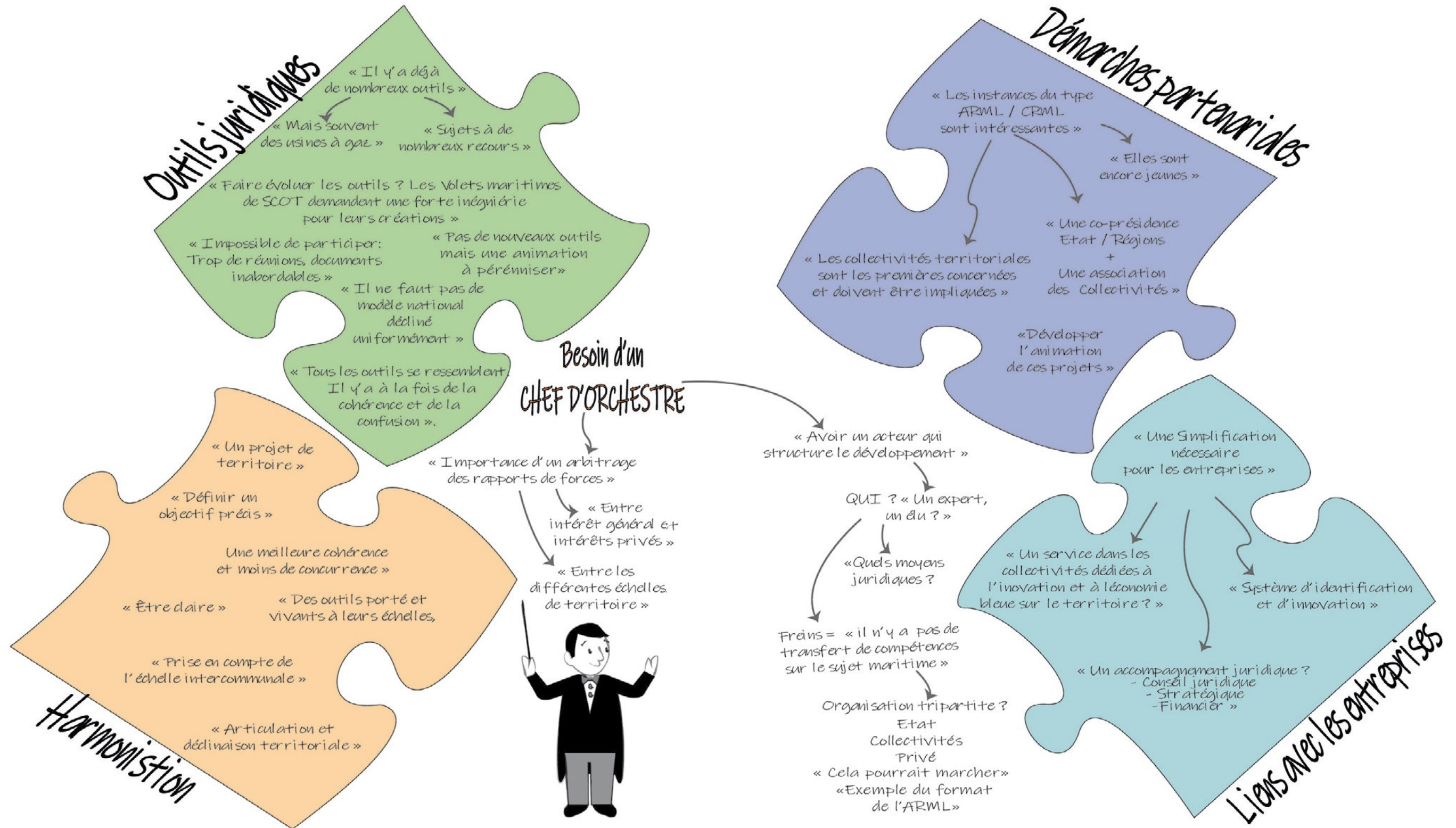
Source : Amorce, 2016 / Akajoule

Nous», le Conseil Départemental 44 dans le cadre du défi mer et littoral concrétisé par une charte d'engagement partenarial, ou encore par la Région Pays de la Loire avec l'Assemblée Régionale Mer et Littoral concrétisée par son ambition maritime.

Si la complémentarité des outils juridiques et démarches territoriales est souhaitée, force est de constater qu'elle n'est pas encore complètement effective. Leur différenciation n'est pas flagrante pour tous, ce qui ajoute parfois un sentiment de manque de cohérence et de confusion.

“ *Si tous les documents disent la même chose c'est peut être qu'ils ne disent pas grand chose* ”

Des incohérences ont aussi été pointées entre certaines dispositions de ces outils territoriaux pour lesquels « une relecture critique serait nécessaire ». **Une coordination globale reste donc à construire** pour donner de la visibilité aux porteurs de projets de l'économie maritime et apporter de la cohérence dans les déclinaisons locales des stratégies. La pertinence d'une organisation tripartite (État, collectivité, privé) a été évoquée pour jouer ce rôle de « chef d'orchestre », arbitre dans les rapports de forces rencontrés sur les territoires, entre intérêts privés et intérêt général, entre différents échelons, etc.



2. Concrétiser le développement de l'économie bleue

Les stratégies politiques, documents de planification, outils juridiques et démarches territoriales sont construits à de multiples échelles et souvent perçus comme des objets dont on peut difficilement mesurer les effets sur les territoires. Ils manquent parfois de solutions concrètes apportées aux porteurs de projets.

Afin d'y remédier, certains participants proposent de créer ou de renforcer des services dédiés au sein des collectivités pour accompagner et structurer de manière opérationnelle l'innovation et l'économie bleue sur les territoires.

Le besoin de visibilité sur le long terme pour les porteurs de projets tant en matière de politiques publiques – réglementation, dispositifs financiers d'accompagnement – que de connaissances du développement des filières est un point partagé par tous et qui fait consensus.

A ce titre, les démarches prospectives qui proposent la construction, la comparaison de scénarii et le choix partagé de trajectoires de développement pour les territoires sont plébiscitées. Ces démarches prospectives sont considérées comme des outils efficaces qui pourraient contribuer à donner de la visibilité aux porteurs de projets.

Ces démarches qui commencent à être intégrées à l'élaboration des stratégies politiques et outils territoriaux sont appréciées mais sont néanmoins jugées « encore insuffisantes » parce que s'arrêtant le plus souvent au stade de la vision sans aller jusqu'à proposer de réels scénarios de développement partagés.

Développer de réelles démarches prospectives nécessiterait en outre de développer des compétences et savoirs-faire spécifiques en matière de prospective litto-maritime. Et en particulier, de considérer la capacité d'accueil des écosystèmes comme le socle des réflexions pour une planification permettant la cohabitation des activités. Ce sujet renvoie par ailleurs à la notion d'arbitrage entre territoires littoraux et rétro-littoraux en matière d'aménagement du territoire.

3. La participation du public : les règles à définir

Plusieurs principes ont trouvé consensus lors des ateliers :

Tout d'abord le fait que l'objectif de ces processus participatifs est d'encourager l'implication du public dans la construction du projet, d'une vision et pas nécessairement d'atteindre l'acceptabilité.

Il y a plusieurs niveaux de participation du public, de la consultation à la co-décision en passant par la concertation. Quel que soit le niveau de participation, l'importance est de partager en amont les « règles du jeu », et notamment l'articulation du processus participatif et des cycles de décision, etc. La nécessité de bien clarifier les « rapports gouvernance - décision », à savoir le niveau de prise en compte des éléments apportés au débat dans l'évolution du projet - a été réaffirmée. Il est au demeurant fondamental de définir des étapes claires qui actent les décisions prises et permettent, de fait, la progression des projets.

“ Les ambiguïtés sur les attendus des débats fragilisent les dispositifs participatifs ”

Les temps d'association, de concertation sont multiples et doivent se prolonger tout au long du processus de construction d'un projet, d'une vision avec des formats potentiellement différents selon les différentes phases du processus. Le format de la consultation qui se tient en amont de la décision n'est ainsi pas obligatoirement le même que le format de l'association tout au long de la mise en œuvre d'un projet.

Quelles solutions pour construire la représentativité ?

Le sujet de la représentativité est ressorti comme étant un facteur fondamental notamment au vu de certains processus en cours sur le territoire.

L'idée d'associer les acteurs en fonction des enjeux et de leur légitimité à les représenter est exprimée, mais les moyens pour y parvenir ont été faiblement mentionnés. Pour « aller chercher les autres », l'usage des outils numériques et réseaux sociaux a été évoqué ainsi que des idées pour favoriser la participation des actifs sur des temps de concertation peu adaptés aux horaires de travail comme un possible crédit temps accordé aux salariés pour participer aux politiques publiques.

“ associer les acteurs en fonction des enjeux et de leur légitimité à les représenter ”

La nécessaire acculturation citoyenne aux thématiques maritimes et littorales est présentée comme cruciale tant pour encourager la participation aux processus participatifs que pour assurer une bonne compréhension des enjeux et garantir un débat éclairé, basé sur un socle de connaissances partagées, qui

permette un réel échange et une vraie valeur ajoutée à l'évolution d'un projet ou d'une vision stratégique.

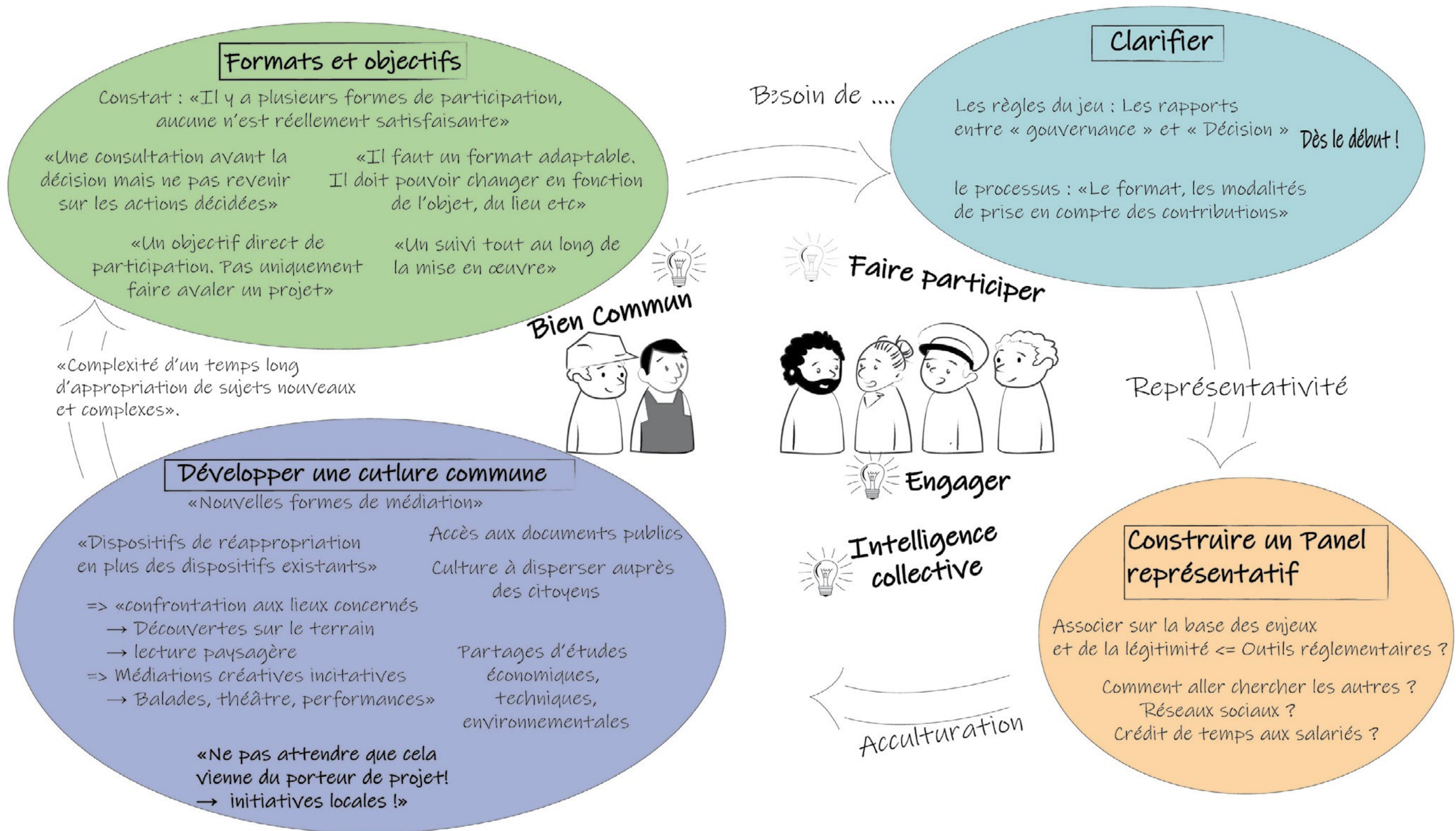
Plusieurs dispositifs d'acculturations sont jugés utiles et complémentaires :

- ➔ Des dispositifs « classiques » de partage de la connaissance passant par l'accès aux bases de données dédiées, le partage d'études économiques, techniques, environnementales et par une culture maritime à relayer auprès des citoyens (éducation, scolaire, etc.).
- ➔ De nouvelles formes de médiations et dispositifs créatifs : découvertes in situ, expériences de lecture paysagère, performances artistiques.

Le recours à ces nouvelles formes de médiations rencontre un large écho, le but est d'encourager une réappropriation de la part des participants (grand public et les parties prenantes), d'organiser des confrontations « au sens positif » entre acteurs et avec les lieux concernés. Une idée partagée est que l'organisation de ces médiations sur le terrain ne doit pas venir uniquement du maître d'ouvrage. Il est possible de s'appuyer sur d'autres structures existantes : programmes de sciences participatives, associations environnementales, culturelles, initiatives citoyennes, etc.

“ Ne pas attendre que tout vienne des porteurs de projet. ”

La complexité de la conduite de ces phases d'acculturations, sous toutes leurs formes réside dans la coordination d'un temps long d'appropriation de sujets nouveaux et complexes et d'un temps court de projets.



ATELIER 2

DU CONCEPT À LA PRATIQUE : QUELLE GOUVERNANCE POUR ACCOMPAGNER LES TRANSITIONS ÉNERGÉTIQUES, ÉCONOMIQUES ET ENVIRONNEMENTALES SUR UN TERRITOIRE « LITTO-MARITIME » ?

Projets socles pour la réflexion

- Le projet OPTIMISME, l'histoire d'une coopération entreprise-académique et institutionnelle au service de la transition énergétique; Guillaume ACCARION - dirigeant d'Akajoule

- Le recyclage des sédiments de dragage à l'échelle d'un département : une réflexion phare des actions combinées du CD 17 pour une gestion cohérente des dragages et de la qualité de l'eau – Mathieu BARBIER, directeur adjoint du CD 17

Animation : Frédéric RAVILLY (Atlanpole / Pôle Mer Bretagne Atlantique), Pierre-Yves BELAN (Cerema),

LES ESSENTIELS DE L'ATELIER

1. Améliorer la lisibilité et l'opérationnalité des politiques publiques en matière de transitions

La lisibilité des questions de transitions dans les politiques publiques n'est pas forcément évidente du point de vue des porteurs de projets locaux. La multiplicité des acteurs, la diversité des instances et des niveaux de discussions peuvent nuire à la clarté des discours politiques.

jugées inadaptées pour accompagner l'innovation. Elles engendrent des délais et des frais supplémentaires qui finissent par décourager les porteurs de projets. Pour y remédier, il est proposé :

➔ **La décentralisation de la compétence énergétique jusqu'au niveau local** (échelle intercommunale). Le rôle majeur des PLUi a été évoqué avec leur règlement permettant de favoriser le développement

Des pistes sont proposées pour améliorer la lisibilité des politiques publiques :

- ➔ Bien définir ce que sont les transitions attendues en mer ;
- ➔ Définir des appels d'offres claires et précis de l'État / des Régions/ des communes avec de la visibilité ;
- ➔ Élaborer des planifications basées sur la flexibilité et la réversibilité de projets de transition via des solutions nouvelles encore inconnues ;

La réglementation et la fiscalité sont souvent



Crédit photo : EDF EN

de projets de transitions énergétiques innovants et d'économie circulaire.

➔ **Un effort de facilitation des régimes dérogatoires** au niveau des préfets serait également perçu comme un moyen de faciliter les expérimentations et de montrer que des choses sont possibles sans nécessairement attendre les autorisations générales pour les mettre en œuvre.

➔ **Des incitations fiscales et financières pour les projets en lien avec les EMR** ou encore le financement d'études de faisabilités, etc.

2. Définir une gouvernance locale claire en matière de transition énergétique et d'économie circulaire.

Il est constaté l'absence d'une gouvernance énergétique locale claire. Dans un contexte territorial sujet à l'injonction paradoxale: «concerter beaucoup mais aller vite», il est nécessaire de définir rapidement les règles de la co-construction autour de ces projets de transition. Qui anime la gouvernance ? Qui arbitre voir décide au cours de discussions pour avancer ?

La nécessité de jouer la carte du collectif est partagée. Le développement d'un réseau «souple et efficace» se basant sur la reproduction de bonnes pratiques : "se connaître, se rencontrer régulièrement", «construire une équipe projet qui va pouvoir rencontrer des référents, animer la réflexion. Définir un plan de travail cohérent avec les enjeux pour ne pas démotiver dès le début" sont des valeurs qui sont revenues lors des échanges.

“ Construire une équipe projet référente qui anime la réflexion ”

La question de la représentativité et du pouvoir de discuter / négocier/ décider est restée, à ce stade identifiée comme un frein. En effet il est pointé, parfois, la difficulté de positionnement de chaque acteur «représentant plus ou moins une institution». Dans un écosystème d'acteurs où le développement de synergies repose sur la confiance, il est jugé nécessaire de définir un interlocuteur opérationnel qui n'ait pas d'intérêt propre bénéficiant d'un leadership engagé, à même de montrer l'exemple.

3. Pérenniser des filières d'acteurs et développer une vision partagée sur les transitions énergétiques, économiques et environnementales sur le territoire qui s'appuie sur la notion de « bien commun ».

Les acteurs économiques d'un territoire ont des visions et objectifs parfois antagonistes ou se projettent dans des temporalités différentes. Dès lors, comment réunir plusieurs acteurs



Crédit photo : © Arnaud Bouissou - Terra

autour d'un même projet ? Comment générer des synergies au sein d'un réseau économique local ?

La technicité de certains sujets et les raisonnements en silos hérités des cultures de chacun et du vécu des acteurs sont autant de freins pour une mise en réseau des acteurs qui favorise l'accélération des transitions énergétiques, économiques et environnementales sur le territoire.

Travailler collégalement vis-à-vis de pratiques en place, aller au-delà des conflits de visions, ouvrir les opérateurs en compétitions (notamment énergéticiens) à la coopération sont autant de défis à relever.

Des propositions ont été mentionnées pour y remédier qui vont toutes dans le sens du développement d'une culture partagée :

“ Se donner le temps de construire des objectifs communs, sur la base d'un socle de connaissances partagées, ”

“ Construire et valoriser collégalement des indicateurs partagés de la plus-value des projets de coopérations, ”

“ La création de réseaux d'échange de données, informatifs en libre accès, ”

“ Le développement d'une « grammaire commune » sur ces sujets. ”

Le rôle des institutions - Agence Régionale Pays de la Loire, Départements...- est considéré comme important pour “aller à la rencontre des acteurs”, organiser des

sessions d'acculturation, créer et alimenter des plateformes d'information sur les transitions énergétiques, économiques et environnementales à l'échelle inter-communale.

Le développement de synergies dans un réseau économique local fait également émerger de nouvelles questions pour les porteurs de projets et notamment le modèle économique à mettre en place : comment faire face à la défaillance d'un cocontractant dans un projet d'écologie industrielle territoriale ? Comment répartir les coûts et les bénéfices d'un réseau mutualisé (partenariat public/privé)?

Enfin l'accès aux données et la gouvernance de l'information pour améliorer la compréhension globale de ces sujets sont abordés et font l'objet d'un développement dans l'atelier 3.



Crédit photo : Conseil Départemental de Charente Maritime

Zoom sur la valorisation des sédiments de dragage

La problématique de gestion des sédiments de dragage, générés par l'entretien des ports, revêt de plus en plus d'importance par le durcissement de la réglementation avec l'interdiction du rejet en mer **de sédiments pollués** à l'horizon 2025. La valorisation de ces sédiments sur la façade atlantique comme composant de structures pérennes est une opportunité de proposer une solution innovante, efficace et peu coûteuse où ces sédiments ne sont plus traités comme “déchets”.

« On constate que les tonnes de matière sèche devant être traitées à terre représentent des volumes importants de l'ordre de 5 millions de tonnes de MS par an et il faut donc trouver des solutions » indique Pierre-Yves BELAN. « Il faut trouver des solutions pour la partie ne pouvant pas être immergée, qui représente en moyenne, 5 % de ce volume ».

La filière de valorisation des sédiments de dragage peine cependant à émerger localement.

La première contrainte est d'ordre technique, partant du constat qu'il n'y a pas d'homogénéité de la ressource. Les représentants de la filière des granulats – l'UNICEM, les extracteurs et les portuaires – rappellent que « la clé est vraiment dans la connaissance du terrain, la connaissance fine des matériaux » et qu'« on ne peut pas modéliser un modèle unique en matière de sédiments ».

La structuration de nouvelles filières autour de la valorisation des sédiments de dragage nécessite au préalable non seulement de caractériser la diversité des sédiments - en volume et qualité - mais également d'identifier les entreprises qui pourraient éventuellement les exploiter et d'évaluer leur pérennité comme exutoire pour le réemploi de ces matériaux.

Dans ce cadre, l'implication des collectivités locales est fondamentale et l'exemple des conseils départementaux de Loire-Atlantique et de Charente maritime montre ce rôle des collectivités dans l'animation de la filière. Il est de surcroît relevé que « l'intérêt des collectivités pour le dragage et la gestion des sédiments va sans doute s'accroître avec la prise de compétence GEMAPI ».

La valorisation des sédiments de dragage c'est avant tout un “ problème économique et financier : des matériaux issus de carrière viennent directement concurrencer les sédiments de dragages conditionnés pour le réemploi (dépollués, traités...), à des coûts nettement inférieurs. Actuellement les sédiments n'ont pas ou peu de valeur marchande, ils ne représentent souvent que des coûts”. La concurrence avec des extractions en carrières peut donc être forte et certaines propositions ont évoqué une limitation des autorisations de carrières pour équilibrer cette concurrence en créant un intérêt économique pour les opérateurs. La valorisation des sédiments de dragage à terre implique également de prévoir et de repenser l'organisation du travail au sein du port.

La valorisation des sédiments de dragage se heurte également à des freins réglementaires notamment sur la revalorisation et stockage à terre : politique déchet non appliquée aux sédiments, réglementation ICPE. Ainsi, en dehors d'un changement de pratiques et de formations des professionnels, le rôle des institutions est évoqué avec notamment des moyens de faire évoluer la réglementation des sédiments marins, des opportunités de regroupements d'acteurs, et la libération d'espaces fonciers (peu disponibles en zone littorale) pour la revalorisation et le stockage à terre. Au regard de ces freins réglementaires, des leviers existent. Des acteurs locaux prennent

l'exemple des autorisations temporaires en matière de sédiments dans la loi LEMA qui font que parfois ces freins peuvent être considérés comme faisant partie du passé.

Concernant la mise en réseau, les entreprises n'ont pas assez de visibilité sur la pérennité des filières. Les acteurs ont besoin d'une certaine forme de stabilité dans les approvisionnements, ils doivent pouvoir s'appuyer sur des moyens de collecte pas trop éclatés sur le territoire (gérer du volume), et sont confrontés au coût du traitement. Il est proposé de mettre en lien les projets structurant autour d'une communauté locale d'acteurs économiques, de chercheurs, d'élus (sur un périmètre littoral et rétro-littoral) pour identifier les synergies possibles et faire émerger une filière pouvant intéresser des industriels.



Crédit photo : Conseil Départemental de Charente Maritime

D'une manière plus générale, développer une économie circulaire locale autour de la valorisation des sédiments de dragage du GPMNSN nécessite de passer par une phase d'analyse territoriale qui permette d'identifier les projets de territoire et les acteurs économiques susceptibles d'être intéressés pour différents types de filières en lien avec la qualité des matériaux. Cela implique également d'évaluer l'acceptabilité sociale de ces nouvelles filières de valorisation auprès des élus, des collectivités, des associations, des citoyens et de prévoir une animation territoriale sur le sujet. A ce titre, la création d'une plateforme de partage d'information (quantité disponible, qualité, coût et impact déclinés par modes de transports et besoins locaux) pour la valorisation des sédiments serait appréciée.



Crédit photo : © Léna Bilot - Terra

Accompagner les transitions



«Pas de gouvernance énergétique locale claire»



«Leadership engagé»

«Construire une équipe projet qui anime la réflexion»

«Définir un plan de travail cohérent avec les enjeux»



Complexité des démarches de planification

«Définir les transitions attendues en mer»

«Définir dans les stratégies, ce qui ressort de la transition énergétique»

«Des appels d'offres clairs et précis»

Evolution des mentalités des industriels à intégrer ces questions

Développer l'approche «bien commun»



Pluralité des acteurs concernés

- Absence de réflexion sur les synergies
- Opérateurs en concurrence
- Visions différentes

Modèle économique

- Interdépendance des co-contractants
- Quelle répartition des coûts et bénéfices d'un bien mutualisé ?

«Besoin d'un interlocuteur opérationnel sans intérêts propres»



«Mettre en lien les projets structurants» — «émergence des filières»
«Donner de la visibilité aux filières; stabilité dans les approvisionnements»

Faire évoluer la législation



Incitation par la fiscalité positive

«Réglementation en faveur de projets innovants et de moindre impacts»
Rôle des PLUI par exemple

Freins réglementaires



Données nécessaires

Difficultés de compréhension



Accès aux données

Technicité

Un réseau actif, informatif, en accès libre

Sessions d'acculturation dans les instances en place (ARML, défis 44, CMF ...)

«Le rôle des institutions ?»



ATELIER 3

CONNAISSANCE ET INNOVATION : COMMENT ORGANISER ET CAPITALISER LA CONNAISSANCE ACQUISE AU SERVICE DE L'INNOVATION ET DE L'ÉCONOMIE BLEUE ?

L'atelier proposait aux participants une réflexion autour des 2 axes suivants :

- Sciences participatives et BIG DATA : comment mobiliser et valoriser l'observation et la connaissance des citoyens et des professionnels ? Quels outils pour la capitalisation et la transmission des savoirs ?
- Comment construire une gouvernance partagée entre l'expression des besoins de connaissance et la construction des sujets de recherche ?

Animation : Romuald LACOSTE (Cerema),

Projets socles pour la réflexion

- VALPENA - Évaluation des activités de pêche au regard des nouvelles activités. Fanny BRIVOAL, coordinatrice pêche, Ion TILLIER, chargé de mission VALPENA et EMR
- COREPEM
- Le projet CIVOBS et la valorisation des connaissances empiriques des professionnels. Alexis PENGRECH, chargé de mission Poissons migrateurs & Crustacés au COREPEM

LES ESSENTIELS DE L'ATELIER

Le besoin permanent d'améliorer la connaissance pour assurer une gestion adaptée des ressources, éclairer les décisions publiques, calibrer les projets mais également comme soutien au développement des activités maritimes est un fil rouge qui ressort de l'ensemble des démarches en cours, de la construction du DSF NAMO aux ateliers de l'ARML.

Cette connaissance est nécessaire pour mieux qualifier et apprécier l'impact cumulé des activités anthropiques sur le milieu marin et les impacts socio-économiques générés par de nouvelles activités en mer. Elle est également fondamentale pour tenter de mettre en œuvre le concept d'une approche écosystémique, pilier de la SNML.

Elle est enfin devenue indispensable en matière de prospective afin de tenter de mettre en adéquation les projets de territoire avec la capacité d'accueil des écosystèmes, notion qui reste difficile à apprécier malgré les méthodes proposées.

1. « Récolte et analyse des données : faire place à la complémentarité des acteurs ».

Le monde scientifique n'a plus le monopole de l'acquisition et de l'analyse de la donnée.

Les programmes de sciences participatives permettent désormais à tous les citoyens de participer à des projets scientifiques, principalement en récoltant des données et en aidant à leur interprétation.

“ Il faut accepter l'autre savoir, changer de posture ”

À l'origine, les sciences participatives concernent surtout les domaines des sciences naturalistes, l'ornithologie et la botanique. Avec l'essor des outils numériques, les programmes touchent aujourd'hui de nombreuses disciplines. Dans le domaine des sciences de la mer et du littoral, des projets référents comme VALPENA ou le CIVOBS se sont multipliés permettant de **mettre en avant le rôle des professionnels comme «sentinelle»** de l'environnement.

« Chaque acteur à un rôle, mais ce rôle peut évoluer dans un cadre particulier. Si on écoute les professionnels, s'ils se sentent écoutés, la confiance va se mettre en place, ils vont pouvoir donner de la donnée qui va permettre de mener une analyse plus exhaustive, plus complète de la situation d'un espace. »

Ces projets de sciences participatives exemplaires, basés sur la **complémentarité des savoirs et la confiance**, ne sont toutefois pas reproductibles à tous les secteurs de l'économie bleue.

Pour autant, si l'acquisition de donnée repose désormais également sur les professionnels, les citoyens, les riverains, les entreprises, il reste fondamental que la collecte de donnée s'inscrive dans un cadrage scientifique qui garantisse sa fiabilité.

2. La nécessité de l'interdisciplinarité et de la construction de projets collaboratifs

Les enjeux transversaux de la SNML nécessitent une approche pluridisciplinaire et une analyse globale et continue du fonctionnement des socio-écosystèmes, notamment dans un contexte de changement climatique, qui pense conjointement les enjeux écologiques et sociaux-économiques.

La mise en œuvre des directives européennes et stratégies nationales en faveur d'une gestion intégrée de la mer et du littoral sont autant d'opportunité de développer des programmes de recherche multi-disciplinaires et innovants. La nécessité d'analyser dans ce cadre l'interaction des activités maritimes et côtières entre elles et avec les différentes composantes de l'environnement ainsi que les réflexions corrélées en matière de capacité d'accueil doit permettre de renforcer nos connaissances sur des aspects socio-économiques où un déficit de données a été relevé.

Les pôles de compétitivité mer et littoral et les chaires de recherche sont également des outils qui favorisent la construction collective – scientifiques, professionnels, entreprises, collectivités – de sujets de recherche appliquée en adéquation avec les besoins de l'économie bleue. Ces projets collaboratifs publics-privés permettent à chaque partenaire un retour sur investissement «gagnant-gagnant». Dans cette optique, il est important de favoriser les doctorants CIFRE qui développent une double culture recherche/entreprise adaptée à ces projets collaboratifs.

3. Sortir du « mythe » de LA base de donnée et oser de nouveaux canaux de diffusion des savoirs basés sur la créativité artistique.

La bancarisation des données reste « un vrai sujet complexe ».

Aujourd'hui, la connaissance est essentiellement capitalisée et valorisée au travers de bases de données et d'observatoires "thématisés" sur des dimensions sociales, économiques, environnementales, de transitions énergétiques, de changement climatique, d'aménagement, de trait de côte...

Pour chacun de ces outils, les réflexions sur le type de donnée (brute ou agrégée), la manière de les présenter, la périodicité de leur actualisation, les protocoles de validation s'avèrent déjà complexes avec de surcroît la question de « la pérennité des organismes qui gèrent les plateformes ».

“ Les données ne peuvent être réutilisées hors contexte et hors valorisation ”

La question de la propriété intellectuelle de la donnée renforcée par la directive INSPIRE a également été évoquée comme un élément rajoutant de la complexité à la question de la bancarisation.

Imaginer un outil unique, une sorte de « centrale de données » capable d'intégrer toutes les données nécessaires pour une compréhension globale des enjeux maritimes et littoraux semble relever du mythe et de l'utopie.

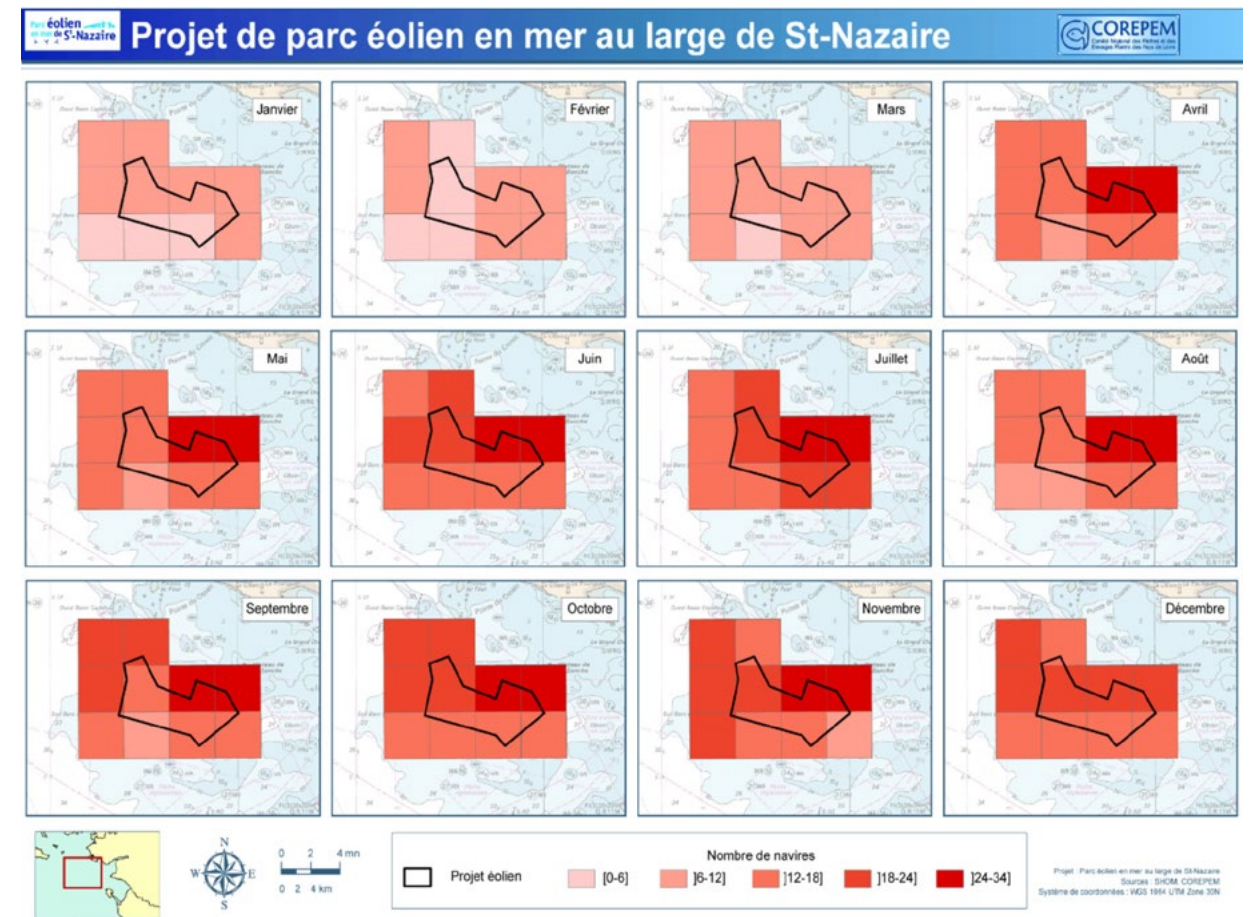
La question de la diffusion des données et de leur accessibilité a également largement été abordée dans l'atelier. Les données bancarisées sont contextualisées et ne peuvent être utilisées que dans un cadre précis avec leur « notice d'utilisation ». « Les données sont situées dans le temps, dans l'espace. Elles sont organisées par des protocoles spécifiques d'acquisition de données ». « Elles ne peuvent être (ré)utilisées hors contexte et hors valorisation ». De surcroît « la grille de lecture de la donnée est différente selon les objectifs poursuivis ». « Personne n'a la solution absolue pour valoriser les données qui sont des données disparates ». « Ce qui est sûr c'est qu'il faut toujours repartir du projet ».

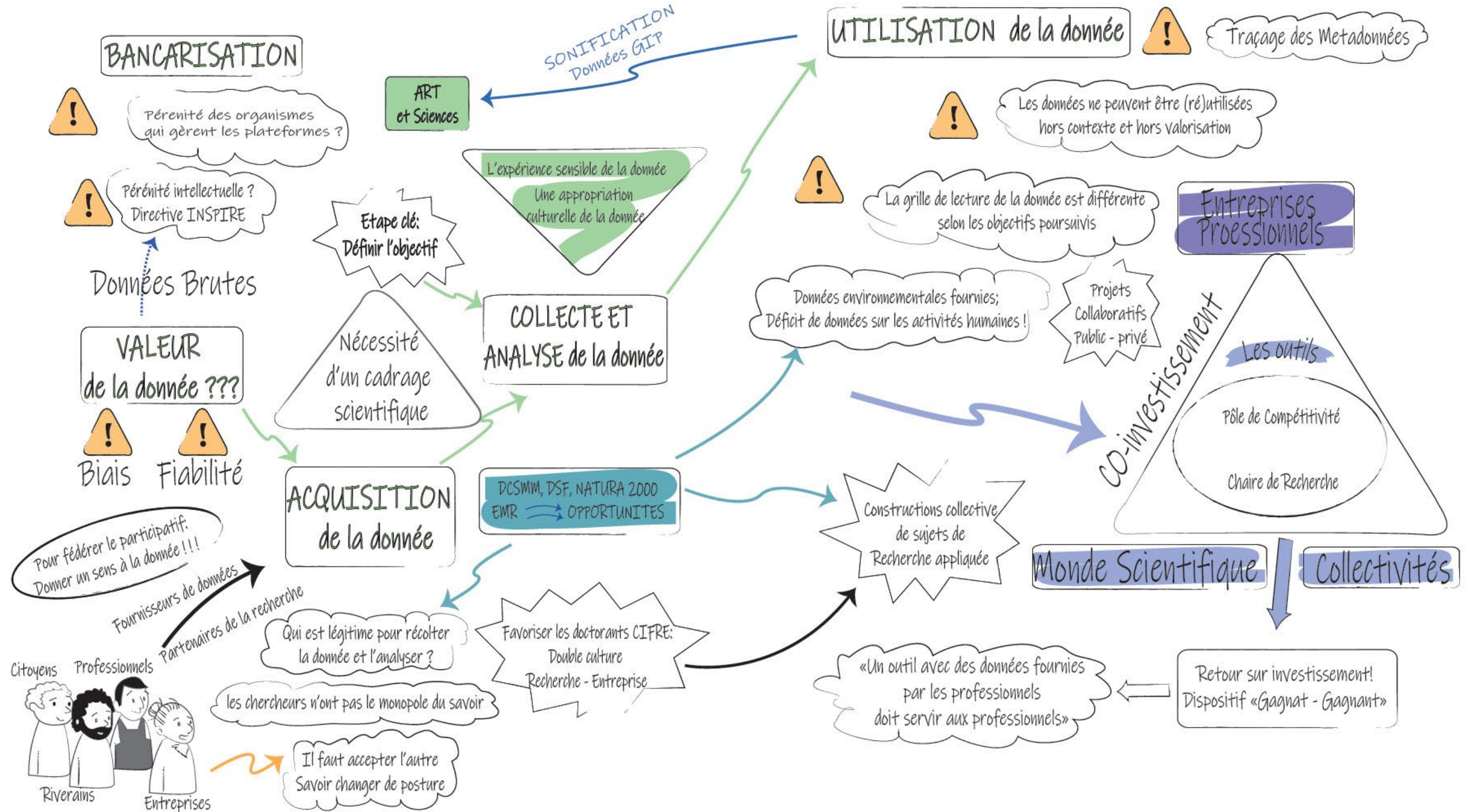
Art et sciences : l'appropriation culturelle de la donnée au travers d'une expérience sensible.

« Comment partager des données qui a priori ne sont pas accessibles pour que le citoyen puisse vivre une expérience sensible » ? Comment traduire cette complexité et la redonner au citoyen ?

La créativité artistique peut être un moyen original et fédérateur, un vecteur de cette appropriation. Sur le territoire de l'Estuaire, un artiste a ainsi développé un projet poétique de « sonification » et installations sonores réalisé à partir des données SYVEL (GIP) qui permet aux citoyens de vivre une expérience sensible et expérimenter une nouvelle façon de s'approprier la donnée.

Le recours à ces nouvelles formes de médiation – découvertes *in situ* et performances artistiques – rencontre aujourd'hui un écho très favorable auprès des citoyens.





Conclusion

Cette journée d'échanges sur le territoire emblématique de l'estuaire de la Loire et de son débouché maritime a démontré à nouveau l'importance de confronter les perceptions, les expériences et les points de vue des parties prenantes sur un sujet aussi complexe que la gouvernance litto-maritime.

« Elle vaut intrinsèquement pour tout ce que vous, acteurs de cet estuaire, avez échangés et débattus aujourd'hui sur des points qui n'ont pas toujours fait consensus » indique Julia JORDAN de la DML.

Si l'estuaire de Loire a pu cristalliser certaines tensions au cours des dernières décennies, ces tensions témoignent d'une appropriation très forte de ce territoire, de son intérêt et de son avenir. Elles font partie intégrante de l'apprentissage du dialogue entre des collectifs qui se rencontrent et des façons d'appréhender le développement d'un territoire qui s'opposent parfois.

« Perdre l'habitude de se confronter, c'est aller vers des logiques guerrières » souligne Denis MUSARD. La confrontation est nécessaire et peut être portée de manière constructive et innovante en encourageant la bonne compréhension des besoins de chaque partie prenante. Elle est source d'évolution des postures et d'une meilleure intégration des enjeux du territoire.

« Cette journée a été également importante pour nourrir les réflexions de la DML, en centrale, dans un contexte particulier avec pour la première fois la question de la planification de l'espace maritime » complète Julia JORDAN.

Sur cet espace maritime encore très régalien qui est pour beaucoup le « territoire de l'État », la tentation reste forte de reproduire

des logiques héritées de l'histoire de l'aménagement terrestre.

Au cours des tables-rondes et des ateliers, les participants ont pointé les spécificités des territoires litto-maritimes qui font émerger des problématiques complexes de prise en compte du lien terre/mer, d'intégration de l'approche écosystémique dans la planification ... - et la question de notre capacité collective à construire une gouvernance litto-maritime créatrice de valeur économique mais aussi écologique et sociétale.

QUELQUES PISTES MÉTHODOLOGIQUES ISSUES DES ÉCHANGES DE LA JOURNÉE POUR CONSTRUIRE UNE GOUVERNANCE LITTO-MARITIME CRÉATRICE DE VALEUR ÉCONOMIQUE MAIS AUSSI ÉCOLOGIQUE ET SOCIÉTALE :

1. Partager une vision globale, basée sur la notion de « bien commun » : un préalable nécessaire pour construire une gouvernance territoriale à l'échelle de l'estuaire de la Loire et son débouché maritime

À l'échelle de l'estuaire, de multiples formes de gouvernances sectorielles coexistent : gouvernance de projets d'aménagement, gouvernance administrative au travers du périmètre des EPCI, gouvernance pour la connaissance structurée au travers du conseil scientifique de l'estuaire... sans qu'une gouvernance territoriale globale qui prenne en compte l'ensemble des aspects environnementaux, humains, juridiques n'ait réussi à émerger et s'installer durablement dans le paysage.

Ce morcellement des approches stratégiques et opérationnelles ne permet pas de

construire une vision partagée, globale et de long terme portée par l'ensemble des acteurs du territoire. La nécessité de disposer d'une vision globale, prélude de la construction d'une gouvernance territoriale sur l'estuaire, est pourtant régulièrement pointée dans les avis du conseil scientifique de l'estuaire.

« Si l'on veut parler d'une cohérence et d'une vision commune il faut prendre en compte les deux rives de l'estuaire » rappelle notamment Claude CAUDAL, Maire de Préfailles, en référence à certaines initiatives. « L'estuaire n'est pas un espace de rupture mais de continuité. Et on devrait parler de "terre-estran-mer" parce que là aussi cet intermédiaire est un enjeu économique important » précise-t-il.

« Cette vision globale de l'estuaire et son débouché maritime doit reposer sur la notion de « bien commun » propose Denis MUSARD. Cette approche fait l'objet de nombreux développements en théorie économique. Elle induit en particulier des règles collectives co-construites et co-suivies par les parties intéressées régulant l'accès aux ressources fournies par le bien commun ainsi qu'une gouvernance qui articule les différentes échelles.

Ce territoire emblématique dispose d'ores et déjà d'un outil structurant, d'aide à la décision, au travers du GIP Loire-Estuaire. Créé en 1998, par la volonté des acteurs du territoire (GPMNSN, La Région, le Département, la CARENE, Nantes métropole, l'État et VNF, l'association des industriels de Loire-estuaire et l'union Maritime Nantes Port), « le GIP met à disposition du citoyen, de l'industriel comme des bureaux d'études les éléments de connaissance qui permettent de disposer d'une vision d'ensemble et accessible à tout le monde des grandes clés de fonctionnement de ce territoire », rappelle Kristell LE BOT.

Mais ce territoire n'est pas qu'un milieu physique, c'est aussi un milieu humain qui impose de s'interroger collectivement sur la manière d'intégrer les enjeux environnementaux et socio-économiques.

« Un enjeu pour l'avenir, ce serait de remettre en place une sorte d'Agora où l'on partage les grands enjeux avec une alimentation d'expertise qui permette de construire cette vision globale où on essaie de faire coïncider l'enjeu économique, l'enjeu de transition environnementale et énergétique », propose Vivien Duthoit, directeur économique à la CARENE.

2. Appliquer le principe de subsidiarité et valoriser la complémentarité des outils juridiques et des démarches partenariales portées par les collectivités territoriales pour la déclinaison opérationnelle de la directive « planification des espaces maritimes »

Pour concrétiser les ambitions de la SNML et des DSF, « il y a tout un arsenal d'outils réglementaires - volet mer de SCOT, SMVM, Parcs marins -, mais il y a aussi ce qui relève du spontané, du volontaire et qui doit être valorisé parce qu'il peut apporter des réponses selon la diversité des territoires et qu'il n'y a certainement pas de réponse unique à apporter à l'ensemble des territoires pour décliner la PSM. Cette journée a bien montré cette évolution vers la reconnaissance de la diversité de situations territoriales » indique Julia JORDAN.

L'échelle régionale semble plébiscitée et plus largement l'idée de la reconnaissance de démarches volontaires spontanées qui vont être le fait d'une animation au niveau territorial.

Récemment, plusieurs démarches innovantes - parce que décalées de leurs prérogatives

habituelles - et partenariales ont été portées par les collectivités locales avec l'ambition de fédérer les parties prenantes autour des enjeux majeurs pour ce territoire de l'estuaire et son débouché maritime.

C'est le cas du défi maritime et littoral qui identifie l'estuaire comme secteur à enjeu dans sa globalité ou encore du débat métropolitain qui propose notamment une réflexion sur le nautisme durable à l'échelle du bassin Loire Océan.

Si la complémentarité des outils juridiques et démarches territoriales est souhaitée, elle n'est cependant pas encore complètement effective. Leur différenciation n'est pas flagrante pour tous, ce qui ajoute parfois un sentiment de manque de cohérence et de confusion.

3. Les processus participatifs en question : passer de la démocratie participative à la démocratie représentative et garantir l'intérêt général

Il y a plusieurs niveaux de participation du public, de la consultation à la co-décision en passant par la concertation.

Ces processus participatifs qui se sont largement développés ont le mérite d'associer les citoyens et de renouveler et diversifier les points de vue car « finalement, on voit toujours les mêmes personnes tenir les mêmes postures dans les mêmes instances et donc spolier d'une certaine manière la place publique et le débat », note Denis MUSARD.

En contrepartie cette association citoyenne implique une vraie responsabilité. « Commencer à construire ces concertations, c'est aussi créer des attentes et prendre le

risque de devoir gérer les défiances », souligne Julia JORDAN. « Nous sommes tous conscients qu'il y a des attentes citoyennes et de la nécessité de partager nos sujets. Et en même temps, sommes nous bien formés pour tous ces moments de concertations avec les citoyens pour maintenir ce lien de confiance » ?

Un consensus largement partagé pendant cette journée, quel que soit le niveau de participation, porte sur la nécessité de bien clarifier et de partager en amont les « règles du jeu », et notamment l'articulation du processus participatif, de ses attendus avec les cycles de décision réglementaire.

En particulier, le « rapport gouvernance - décision », à savoir le niveau de prise en compte des éléments apportés au débat - a été fortement réaffirmée. Il est au demeurant fondamental de définir des étapes claires qui actent les décisions prises et permettent, de fait, la progression du processus.

L'importance de débattre à partir d'une ambition stratégique, sur une vision plutôt que sur un projet apparaît incontournable pour s'affranchir des intérêts particuliers et garantir que les débats s'inscrivent bien dans une perspective d'intérêt général.

4. Construire l'acculturation sur les sujets maritimes : réinventer les canaux d'appropriation et de diffusion des savoirs

Le maritime est un sujet encore nouveau pour beaucoup, un domaine encore « réservé » à un certain nombre d'initiés ce qui pose la question de l'appropriation de ce sujet compliqué de la mer par l'ensemble des acteurs - État, acteurs socio-économiques, citoyens et, en filigrane, la question de la légitimité de l'association des citoyens.

La nécessaire acculturation citoyenne aux thématiques maritimes et littorales est

présentée comme cruciale tant pour encourager la participation aux processus participatifs que pour assurer une bonne compréhension des enjeux et garantir un débat éclairé, basé sur un socle de connaissances partagées, qui permette un réel échange et une vraie valeur ajoutée à l'évolution d'un projet ou d'une vision stratégique. Comment partager des données qui ne sont pas facilement accessibles et compréhensibles ? « Comment traduire cette complexité et la redonner au citoyen ? »

La créativité artistique peut être un vecteur efficace de cette appropriation. Sur le territoire de l'estuaire, un artiste a ainsi développé un projet poétique de « sonification » et installations sonores réalisés à partir des données SYVEL (GIP) qui permet aux citoyens de vivre une expérience sensible et expérimenter une nouvelle façon de s'approprier la donnée.

Le recours à ces nouvelles formes de médiations - découvertes *in situ* et performances artistiques - rencontre un écho très favorable. « Ces nouvelles formes d'empowerment - de pouvoir par les citoyens - sont des formes qui doivent venir interroger nos institutions sur leur manière de fonctionner, car elles sont résolument plus anticipatrices que ce qu'on est capable de faire collectivement aujourd'hui et il faut s'en inspirer », propose Denis MUSARD.

5. Construire les écosystèmes territoriaux de l'innovation : créer les conditions de la confiance entre les acteurs pour une coopération sur le long terme

Sur le territoire, de multiples structures co-existent pour mettre en réseau les acteurs économiques des territoires: clusters, marques de territoire... qui ont toutes pour objectif de favoriser et valoriser les filières émergentes ou la recherche et l'éclosion de start-ups.

« Nous sommes en effet sur un estuaire assez unique puisque nous avons à la fois une métropole qui est au démarrage de

l'estuaire, qui est très active, très puissante, en développement et puis on a un littoral qui a une vraie base économique. On a une ville centre de cet ensemble qui est Saint-Nazaire, ville moyenne mais qui a une puissance économique qui va bien au-delà de sa taille en matière de nombre d'habitants. Et tout ça est lié par la Loire. C'est assez unique d'avoir cette alliance entre un territoire très puissant industriellement, cet écosystème naturel et puis une métropole aussi active. Donc en termes de coopération, on a un terrain de jeu intéressant » rappelle Vivien DUTHOIT.

Dans le secteur maritime, les principaux sujets qui drainent l'innovation sur notre territoire concernent « le Smart Port ou comment la révolution numérique, la transition énergétique et écologique et l'ouverture au citoyen font évoluer les activités portuaires », « les filières émergentes avec les nouveaux modes propulsifs pour le transport de marchandises comme la marine à voile », « les énergies marines renouvelables », « les biotechnologies marines ».

« Le sujet de la transition énergétique concerne tout le monde : l'État local, les collectivités, les acteurs économiques, les citoyens. C'est un sujet majeur, on ne peut pas passer à côté », rappelle Franck MOUSSET, directeur des Territoires, des accès, de l'environnement au GPMNSN. « Quand on est un Grand port maritime, on est forcément complètement impacté dans notre modèle économique et dans notre responsabilité. Au Grand port maritime de Nantes-St-Nazaire, notre démarche de transition énergétique est parti du besoin de mettre en cohérence le foisonnement d'initiatives et d'accélérer les transitions énergétiques ».

Accompagner les transitions sur le territoire implique par ailleurs, de développer une approche pluridisciplinaire pour ces projets innovants où « chaque angle est un monde ».

La diversité des parties prenantes et des porteurs de projet impliqués - des institutionnels, des entreprises de taille très différente avec des pratiques et des langages différents - la diversité de leurs cultures, leurs intérêts parfois divergeant peuvent rendre difficile la mise en relation de ces acteurs et la constitution d'un réseau dynamique et fonctionnel à même d'identifier et d'exploiter les synergies potentielles entre activités. « C'est un enjeu important que de faire côtoyer toutes ces cultures pour avoir une gouvernance efficace » rappelle Frédéric RAVILLY, d'Atlanpole. « Il faut savoir concilier des objectifs qui sont parfois antagonistes entre différents acteurs pour aboutir à ces types de projets ».

Le décalage temporel entre le développement économique et la planification reste un sujet important car le référentiel temporel des entreprises et du développement économique n'est pas le même que celui des décisions réglementaires. Ont également été pointés comme des freins à l'innovation le cadre réglementaire et une fiscalité parfois inadaptés.

Des pistes ont été proposées pour accélérer la mise en œuvre des transitions énergétiques sur le territoire :

➔ un travail sur l'identification d'acteurs leaders qui puissent être un relais et avoir une puissance de conviction. En particulier des entreprises qui ont déjà fait des choses, qui ont envie de faire des choses, qui entraînent un petit peu dans leur dynamique d'autres acteurs entreprises.

➔ former, informer

- Former pour expliquer toutes ces problématiques de transitions énergétiques et écologiques, expliquer quels sont les enjeux. « Même si on en parle de plus en plus, ça reste un vrai challenge », indique Frédéric RAVILLY.

- Informer au quotidien et disposer d'outils accessibles et ergonomiques. « Il ne s'agit pas d'avoir un parcours du combattant pour récupérer une info. Il faut que ce soit vraiment très efficacement diffusé ».

➔ Vis-à-vis de l'État, le besoin pour les porteurs de projets d'avoir une vision et de disposer d'une continuité dans les moyens et les engagements de l'État. « C'est un enjeu très fort pour ne pas avoir des changements de cap régulier qui perturbe considérablement les choses » insiste Frédéric RAVILLY.

➔ Intégrer de la souplesse et de la robustesse dans les projets qu'on développe aujourd'hui susceptibles d'intégrer de nouvelles technologies. « Quand on imagine des systèmes de transitions énergétiques et écologiques, on est dans des dynamiques où l'innovation se développe et ça ne va pas s'arrêter. Il faut se dire pour ces projets innovants, que dans 10 ans, il y aura peut-être à intégrer des technologies qu'on ne connaît pas encore aujourd'hui » souligne Frédéric RAVILLY.

- Faciliter les régimes dérogatoires au niveau des préfets pour favoriser l'expérimentation et montrer que des choses sont possibles sans attendre les délais habituels des procédures d'autorisations classiques, jugées très lents.

Annexes



«Projet éolien en mer de St-Nazaire » : Anne-Claire BOUX (cheffe de projet éolien en mer EDF Énergies Nouvelles)

Focus : concertation avec les associations environnementales

Partage de connaissance

- Échanges réguliers dans le cadre de l'instance de Concertation
 - Validation des protocoles, partage des résultats, définition des mesures et des suivis environnementaux
- Réunions de travail avec les associations de protection de l'environnement
- Missions d'études sur des parcs existants en Europe du Nord
- Programme des sciences collaboratives
 - Collecte de données sur site par les plongeurs pour le benthos, par les pêcheurs plaisanciers pour la ressource halieutique
- Visite de site test
- Conception d'un projet qui tient compte des enjeux locaux**
 - Choix d'une éolienne de grande puissance / Alignement et espacement des éoliennes (~1 km) / Modification du tracé de câbles
- Programme R&D et d'amélioration de la connaissance**
 - Programme de suivi du goéland (plus de 5000 oiseaux bagués depuis 2014)
 - Programme R&D pour améliorer les techniques de suivi du Puffin des îles
 - Convention de partenariat entre Bretagne Vivante, la LPO et le maître d'ouvrage

Les enseignements tirés

- Un processus de concertation qui s'est construit progressivement du fait du caractère « nouveau » de ce type de projet
 - Inconvénient : perte d'efficacité en début de projet
 - Avantage : les parties-prenantes ont participé à la définition des modalités de concertation
- Un travail en « bonne intelligence » entre les acteurs locaux et le maître d'ouvrage a permis de rattraper de ce retard au démarrage du projet et d'entrer dans une phase de « co-construction » du projet
- Une réflexion à mener sur l'articulation entre la concertation réglementaire et la concertation bilatérale entre les acteurs locaux et le maître d'ouvrage
 - Exemple : concertation bilatérale suspendue pendant le débat public / formalisme des réunions publiques qui ne permet pas au plus grand nombre de s'exprimer

Focus : concertation avec la pêche professionnelle

Concertation avec les pêcheurs professionnels depuis 2008

- Zone de moindre contrainte pour la pêche professionnelle
- Mise en place d'un groupe technique Pêche
 - Participation aux études et au suivi environnementaux
 - Réflexion sur les règles d'usages et les dispositifs de sécurité maritime pour assurer une cohabitation des usages sur site en lien avec les services de l'Etat, et notamment la Préfecture Maritime
 - Réalisation de tests d'installation des composants
 - Embarquement à bord de navires de pêche
 - Mise en place d'outils de coordination et de moyens de communication sur site
 - Missions d'étude sur des parcs existants en Europe du Nord

Les enseignements tirés

- La longueur de la phase de développement et les incertitudes qui pèsent sur le projet en effet « d'usage » des acteurs
- Le retour d'expérience a été mis en application dans le cadre du processus de concertation l'implantation de la base de maintenance à La Turballe
- Une réflexion reste à mener sur l'utilisation de nouveaux outils de concertation
- Un souhait partagé par tous de poursuivre ce travail collectif pendant toute la durée de

« Nouvel aménagement du port de la Turballe » : Stéphane FAIVRE (directeur infrastructures du Conseil départemental de Loire-Atlantique)

NOUVEL AMENAGEMENT DU PORT DE LA TURBALLE

Un projet qui illustre la démarche participative du défi littoral et maritime du Conseil départemental de Loire-Atlantique au service d'un site multi-usages

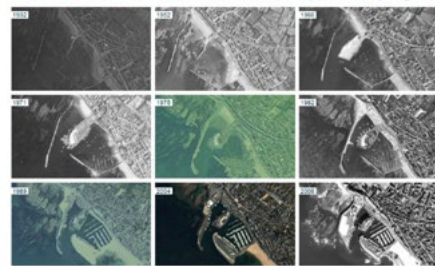
7 novembre 2018 - Nantes, Pays de la Loire



La genèse du nouveau projet



Port de la Turballe - Histoire d'un développement progressif



Accueil de l'éolien offshore



« Nouvel aménagement du port de la Turballe » : Stéphane FAIVRE (directeur infrastructures du Conseil départemental de Loire-Atlantique)

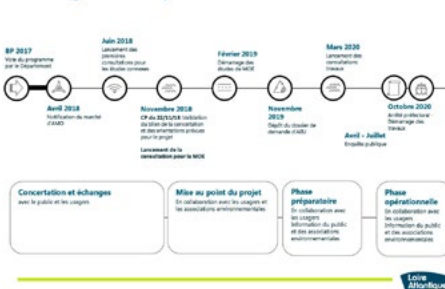
Un premier échange autour du fonctionnement actuel



Les variantes issues de la concertation volontaire



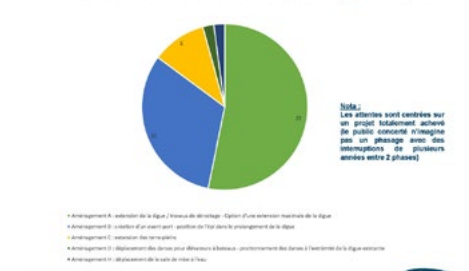
Chronogramme simplifié



Écoute positive et concertation préalable



Premières conclusions de la concertation réglementaire



«Démarche de transition énergétique du GPM NSN»: Franck MOUSSET (directeur des territoires, des accès et de l'environnement du GPMNSN)

Démarche de transition énergétique du GPM NSN

Territoires maritimes et littoraux à valeur d'expérience (TMLVE)
Journée du 7 novembre 2018

NANTES
SAINT-NAZAIRE
PORT

Pourquoi évoquer la démarche de transition énergétique du GPM NSN ?

- La prise en compte des enjeux liés à la transition énergétique et écologique est un sujet majeur / stratégique pour tous les acteurs du territoire : Etat, collectivités, acteurs économiques, citoyens, ...
- Les questions énergétiques sont au cœur du modèle économique du GPM
- Un sujet qui pose la question de la gouvernance de l'estuaire de la Loire ...

Démarche de transition énergétique du GPMNSN - TMLVE 2018 - Épisode 2

«Démarche de transition énergétique du GPM NSN»: Franck MOUSSET (directeur des territoires, des accès et de l'environnement du GPMNSN)

► Quelques rappels sur le GPM NSN ...

- Un Port vivant sur un modèle économique fortement basé sur le transit de nombreux produits énergétiques : gaz, charbon, pétrole
- Une zone portuaire accueillant de nombreuses entreprises industrielles fortement consommatrices ou génératrices de flux énergétiques
- Un Port acteur économique et social impacté par les grandes orientations politiques en matière énergétique : objectif de diminution des émissions des gaz à effet de serre, modification du mix énergétique, objectif de développement des ENR, ...
- Un Port engagé depuis de nombreuses années et portant une ambition : devenir le Port de référence de la transition énergétique et écologique

Démarche de transition énergétique du GPMNSN - 18A.05.2011 - Diapositive 4

► Pourquoi cette démarche ?

- Accélérer la prise en compte des enjeux de la transition énergétique sur le territoire portuaire
- Le constat fait en 2016 de mener une multiplicité d'actions, d'être sollicités par de nombreux acteurs, d'être un territoire de projets ... mais sans pouvoir toujours y répondre ou mesurer "l'impact" des démarches proposées
- Une volonté de structurer notre démarche : mieux comprendre les enjeux, ceux de nos partenaires, prioriser nos actions, ...
- Être lisible tant en interne qu'en externe
- Structurer les partenariats "de démarche" ou "de projet"

Démarche de transition énergétique du GPMNSN - 18A.05.2011 - Diapositive 6

► Une ambition articulée sur 5 axes stratégiques



Démarche de transition énergétique du GPMNSN - 18A.05.2011 - Diapositive 5

► Participer au développement de l'économie circulaire

- Poursuivre le développement de la démarche d'écologie industrielle sur la ZEP aval ;
- Favoriser l'implantation d'une plateforme de collecte et de tri des déchets du BTP et des terres polluées à Chénéré ;
- Optimiser le captage de CO₂ pour alimenter une ferme micro-algues ;
- Aménager les nouvelles ZEP avec des matériaux de seconde vie ;



Démarche de transition énergétique du GPMNSN - 18A.05.2011 - Diapositive 8

► Favoriser un transport et une mobilité à faibles émissions

- Développer le transport fluvial avec la mise en service de la ligne FlexiLoire ;
- Développer les autoservices maritimes ;
- Poursuivre le développement du transport ferroviaire ;
- Développer une offre GNL, carburant marin et fluvial ;
- Favoriser l'implantation station de distribution GNV ;
- Étudier la mise en place d'un bonnet écologique pour les navires les plus vertueux en terme d'émissions ;



Démarche de transition énergétique du GPMNSN - 18A.05.2011 - Diapositive 7

► Encourager la production d'une énergie renouvelable et compétitive

- Favoriser l'implantation d'un réseau de chaleur urbain et industriel sur la zone industrielle ;
- Favoriser l'installation de panneaux photovoltaïques (sans les subventions du PPRT, sur les toitures des bâtiments ;
- Développer un réseau électrique intelligent ;



Démarche de transition énergétique du GPMNSN - 18A.05.2011 - Diapositive 8

► Contribuer au développement de la filière EMR

- Requalifier / adapter la ZEP de Saint-Nazaire : aménagement du hub logistique, renforcement du quai de la prise d'eau, ... ;
- Développer le pôle industriel de Morlaix (quel 350 m, implantation GE, ...)



Démarche de transition énergétique du GPMNSN - 18A.05.2011 - Diapositive 9

► Réduire l'empreinte énergétique des activités du GPM NSN

- Motoriser la Samart de Champlain au GNL
- Développer un volet "électrique" au plan de mobilité du GPM ;
- Réduire la consommation énergétique des bâtiments
- Installer des panneaux photovoltaïques sur les toitures des bâtiments du Port et dans les délaissés
- Réduire la consommation de l'éclairage public des ZEP

Démarche de transition énergétique du GPMNSN - 18A.05.2011 - Diapositive 10

«Démarche de transition énergétique du GPM NSN»: Franck MOUSSET (directeur des territoires, des accès et de l'environnement du GPMNSN)

► Dispositif d'animation de la démarche

- Animation interne
 - Réunion d'un groupe de travail mensuel "transition énergétique" avec les pilotes des actions identifiées + des représentants des différents services, avec comme objectifs de mettre en œuvre le plan d'actions, d'assurer une veille et d'analyser les interpellations externes et les opportunités.
- Animation externe
 - Interventions de personnalités/structures externes pour comparer les points de vue sur la transition énergétique : énergéticiens (RTE, GRTgaz, EDF, ...), collectivités (Nantes Métropole, CARIFNE, ...), représentants de la société civile, et autres structures (ADEME, CCI, ...).

Démarche de transition énergétique du GPMNSN - 18A.05.2011 - Diapositive 11

► Point d'étape de la démarche

- Des réussites/acquis :
 - Une dynamique interne qui se met en place
 - Un intérêt de l'ensemble des collectivités et une volonté de "faire ensemble"
 - Des énergéticiens en demande de partenariat
 - Des projets qui émergent
- Des difficultés :
 - Une prise en compte des enjeux encore insuffisante
 - Des projets qui s'inscrivent dans le moyen / long terme
 - Un risque de dispersion dans les initiatives

Démarche de transition énergétique du GPMNSN - 18A.05.2011 - Diapositive 12

► Des espoirs dans le futur

- Un contrat de transition écologique qui pourrait/devoirait :
 - mobiliser l'ensemble des acteurs du territoire : collectivités mais aussi entreprises et industriels
 - donner un cadre cohérent aux actions envisagées par les différents acteurs
 - mobiliser autour de projets phare
 - poser les bases d'une réflexion sur un territoire "post carbone"
- La future mise en chantier du projet stratégique du GPM

Démarche de transition énergétique du GPMNSN - 18A.05.2011 - Diapositive 13

«L'accompagnement de l'innovation dans l'économie maritime»: Marie-Jeanne BAZIN (Vice-Présidente du CESER des Pays de la Loire)

L'accompagnement de l'innovation dans l'économie maritime
Quels besoins ? Quelles réponses ?

Marie-Jeanne Bazin, Vice-Présidente du CESER Pays de la Loire
7 novembre 2018

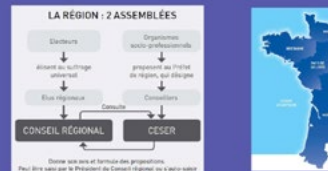
Innovation et économie maritime : un océan d'opportunités pour les régions de la façade atlantique française

Comment l'innovation peut-elle être un outil d'adaptation et un accélérateur de croissance de l'économie maritime, au service des territoires de la façade atlantique ?

Juin 2017

Comment stimuler et accompagner cette innovation ?

Les CESER de l'Atlantique, Une coopération ancienne et unique entre 4 assemblées consultatives

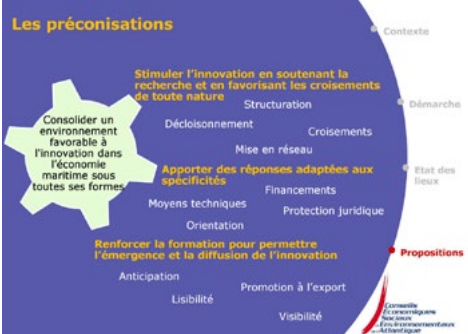
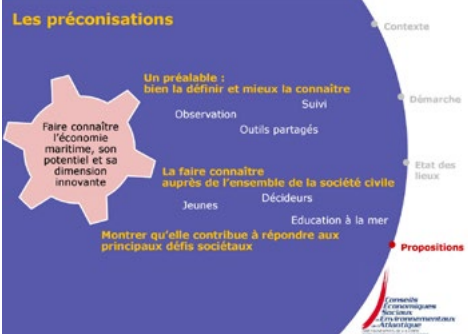
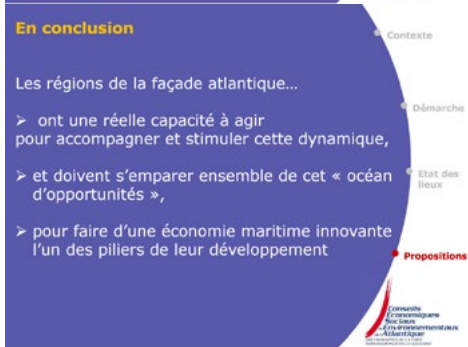


L'accompagnement de l'innovation maritime

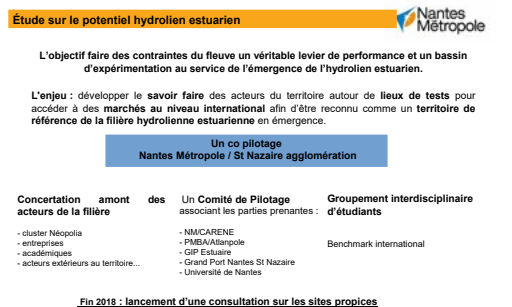
Les besoins des porteurs de projets

- Des spécificités maritimes :
 - ✓ financières
 - ✓ temporelles
 - ✓ juridiques
 - ✓ liées à l'expérimentation en mer
 - ✓ liées aux usages de l'espace en mer et à l'acceptabilité sociale

« L'accompagnement de l'innovation dans l'économie maritime » : Marie-Jeanne BAZIN (Vice-Présidente du CESER des Pays de la Loire)



« Nantes métropole » : Florence LE GOFF (chargée de mission innovation à Nantes Métropole)



« Défi Maritime et littoral » : Clotilde GUYOT (responsable du service tourisme et littoral du Conseil Départemental de Loire-Atlantique)



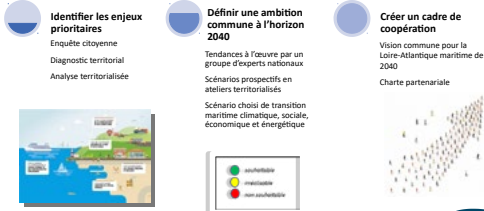
«Défi Maritime et littoral» : Clotilde GUYOT (responsable du service tourisme et littoral du Conseil Départemental de Loire-Atlantique)



Une démarche co-construite et prospective pour agir en responsabilité



Le choix d'une réflexion collégiale et prospective à l'horizon 2040



Territoires maritimes et littoraux à valeur d'expérience - 7 novembre 2018



Une vision commune pour l'avenir de la mer et des territoires littoraux

7 piliers pour une transition écologique et énergétique de la mer et du littoral de Loire-Atlantique vers

- une coopération territoriale littorale et estuarienne
- une société maritime
- un capital naturel littoral et marin préservé
- un aménagement littoral d'anticipation climatique
- des territoires littoraux inclusifs
- un estuaire « post-carbone »
- une économie maritime et littorale vertueuse



Territoires maritimes et littoraux à valeur d'expérience - 7 novembre 2018

Une charte partenariale du Défi maritime et littoral



Version 2018

- ✓ Traduire la vision commune pour 2040 élaborée collectivement entre les partenaires de la démarche
- ✓ Définir un cadre de coopération pour penser de manière coordonnée les actions et les planifications futures
- ✓ Favoriser sa déclinaison dans les politiques publiques, les stratégies et les actions, selon les capacités, les compétences et les ambitions propres à chacun
- ✓ Rendre visible et promouvoir les actions mises en œuvre pour y répondre, auprès des acteurs et des citoyens



Territoires maritimes et littoraux à valeur d'expérience - 7 novembre 2018



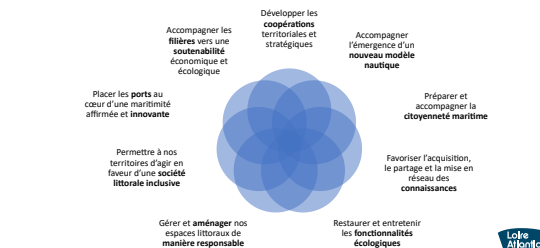
Un impératif
L'animation territoriale



La charte partenariale :
un cadre de coopération
territoriale et stratégique



Les 9 Défis de la charte partenariale de Loire-Atlantique



Territoires maritimes et littoraux à valeur d'expérience - 7 novembre 2018

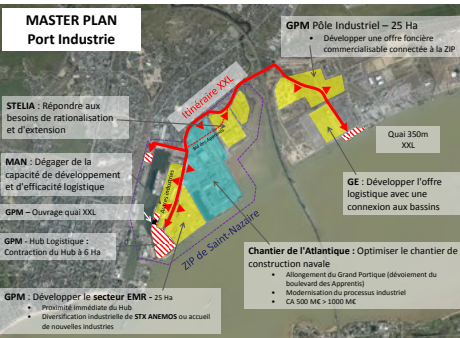


« Opération de restructuration de la ZIP de Saint-Nazaire » : Philippe LEON (chef de Service Aménagement et Développement Territorial du GPMNSN)



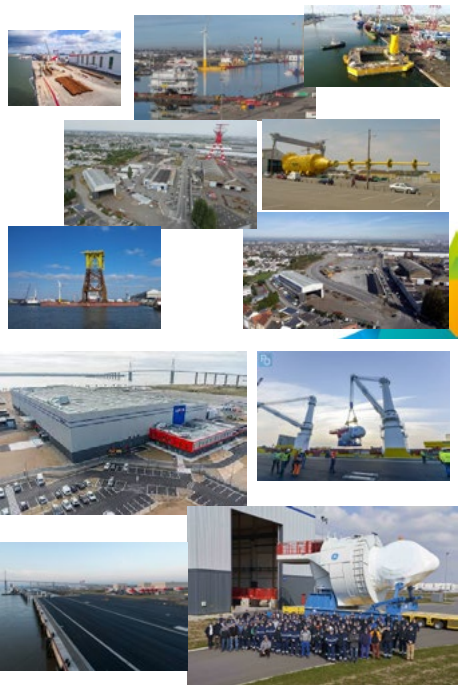
Rappel du contexte et enjeux

- Contexte :
 - La restructuration du site industriel de Saint-Nazaire vise à conforter la construction navale et la construction mécanique et à contribuer au développement de la filière EMR
- Enjeux de développement à cours terme :
 - La ZIP, autour des bassins, est en mutation avec un développement des activités existantes et émergentes. Cette mutation doit s'accompagner d'une restructuration des espaces et s'adapter à la logistique XXL.
 - L'activité industrielle et logistique est tournée vers les bassins. La fiabilisation des ouvrages portuaires est nécessaire pour assurer le niveau de performance et de service attendu.
 - Un travail de concertation a été engagé en ce sens avec les partenaires territoriaux et les industriels. Il se traduit par un Master Plan d'organisation de la ZIP.
- Enjeux à moyen / long terme :
 - Relier le pôle industriel de Montoir au Hub Logistique.
 - Valoriser l'investissement consenti pour le Hub au-delà de 2021.
 - Permettre l'extension d'entreprises majeures pour le développement économique du territoire.
 - Améliorer l'accessibilité des entreprises et l'interface avec mode doux et circuits touristiques.



La Zone Industrielle Portuaire de Saint-Nazaire :

- 6000 emplois
- 50 entreprises sur le domaine portuaire
- 400 Ha (aucun foncier disponible sur SN)



Enjeux vue de la collectivité

**LA TRANSITION ÉNERGÉTIQUE vers le
CRICISSANCE VERTÉ**

Collectivités

Déclinaison des objectifs nationaux dans les politiques locales

Source : Amorce, 2016

Objectif 2030: 25 % EnR (4% fin 2012)

Prise en main de l'économie circulaire

Acteurs économiques (GPMNSN, entreprises, etc.)

Comment articuler les démarches et leurs échelles ?

TRACES - 7 novembre 2016
2
AMADOLLE

« Projet optimisme » : Guillaume ACCARION (dirigeant d'Akajoule)

Partenaires du consortium

- OPTIMISME réunit des partenaires complémentaires
 - Deux bureaux d'études spécialisés en maîtrise de l'énergie, développement des énergies renouvelables et écologie industrielle et territoriale
 - Des praticiens et chercheurs en écologie territoriale et en évaluation environnementale
 - Une agence d'urbanisme spécialisée en planification urbaine et territoriale
 - Un Grand Port Maritime, aménageur de la zone portuaire de Nantes Saint-Nazaire
 - Une collectivité locale présentant une démarche volontariste de transition énergétique sur son territoire (partenaire hors consortium)

Les partenaires ont pour la majorité déjà travaillé ensemble.

Démarche du projet

- Trois grandes catégories de synergies énergétiques retenues
- Correspondant à trois vecteurs énergétiques
- Pour chaque catégorie, différents projets possibles

Thermique

- Réseau de chaleur
 - Chaleur fatale industrielle
 - Chaudière biomasse
 - ...

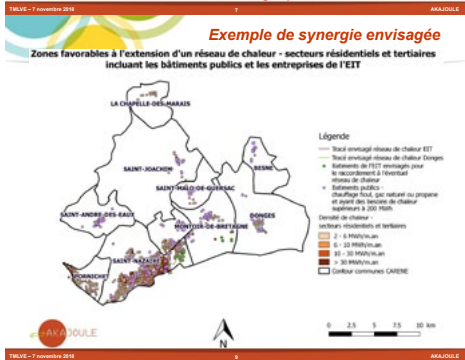
Electrique

- Smart grid
 - 30 % EnR (PV sur les ppts)
 - Autocoos. ZIP
 - Raccordement électrique à quai
 - Smart grid ZA
 - Autocoos. STEU

Chimique

- Mobilité gaz
 - Alimentation des navires au gaz
 - Station GNV ZIP
 - Dragage GNL
 - ...

- Une combinaison de différentes options parmi celles envisageables constitue un scénario de transition énergétique du territoire.



Objectifs du projet

- Développer des outils et méthodes d'aide à la décision pour optimiser les synergies territoriales de mutualisation énergétique

Plateforme de données énergétiques territoriales

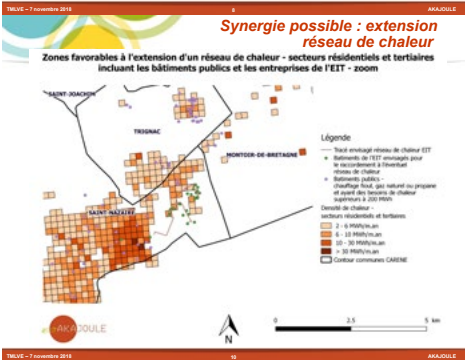
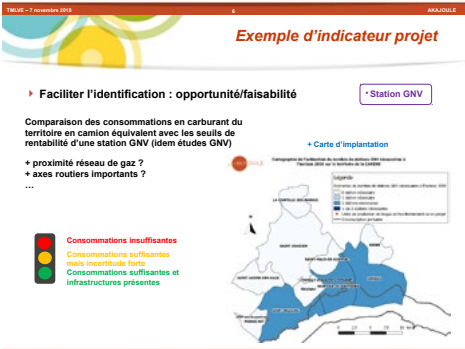
Collaboration des acteurs autour de projets énergétiques

Evaluation environnementale et métabolisme énergétique

- Recherche-action sur un terrain d'étude : la CARENE
 - Plusieurs initiatives en cours à vocation d'efficacité énergétique et d'aménagement urbain

Données clés

- Inscription dans l'APR Énergie durable 2016
- Budget : 335 k€ dont 200 k€ financés par l'ADEME
- Durée : 24 mois



« VALPENA » Fanny BRIVOAL (coordinatrice pêche - COREPEM) Ion TILLIER (chargé de mission VALPENA et EMR - COREPEM)

VALPENA

(éVALuation des activités de Pêche au regard des Nouvelles Activités)

Un projet par et pour les pêcheurs

Le contexte : partage croissant de l'espace marin

74% de l'espace maritime régional couvert par de nouvelles activités (Aires Marines Protégées, Energies Marines Renouvelables, extraction de granulats)

Nécessité d'évaluation de la pression spatiale exercée sur les activités de pêche

« VALPENA » Fanny BRIVOAL (coordinatrice pêche - COREPEM) Ion TILLIER (chargé de mission VALPENA et EMR - COREPEM)

Objectifs de Valpena

- Observer sur le temps long l'inscription spatiale des stratégies de pêche et son évolution
- Acquérir la capacité d'objectiver et d'analyser finement les caractéristiques spatio-temporelles des activités
- Disposer d'une méthodologie scientifiquement approuvée pour la récolte et le traitement de données

Objectifs politiques et stratégiques :

- Disposer d'une démarche et d'outils mis en œuvre par et pour les professionnels (donnant possibilité d'expertise et de contre-expertise)
- Associer les marins pêcheurs et valoriser leurs connaissances
- Co-construire dans le cadre d'un partenariat scientifiques/professionnels

Objectifs opérationnels :

- Optimiser l'information des marins pêcheurs
- Défense des intérêts dans les dossiers impliquant partage de l'espace : Energies Marines Renouvelables, Aires Marines Protégées, extraction de granulats marins, Planification de l'espace marin.

Des observatoires régionaux...

Des observatoires régionaux administrés par les CRPMEM :

- Collecte et gestion des données
- Délégation d'exploitation des données
- Participation au Groupement d'Intérêt Scientifique (GIS) VALPENA

Chronologie

... au Groupement d'Intérêt Scientifique (GIS) Valpena

Un Groupement d'Intérêt Scientifique, le GIS VALPENA

Un Groupement d'Intérêt Scientifique, le GIS VALPENA

Plateforme scientifique et technique regroupant l'Université de Nantes, les CRPMEM et des partenaires (Organisations de Producteurs, Cellule Mer, CNPMM, etc.)

Synthèse des besoins et réalisation de la R&D

Coordination des actions transversales

Réponse aux appels d'offres et levée de fonds

VALPENA : démarche, méthodologie et outils associés

La démarche :

- Basée sur le volontariat des professionnels
- Encadrée par des principes déontologiques (propriété, règles de mobilisation et de validation des données)

La méthodologie :

- Collecte de données par enquêtes individuelles des patrons pêcheurs
- Référentiels interopérables (géographique = subdivision CIEM, nomenclatures engins = DCF & espèces = FAO)
- Donnée élémentaire collectée : « navire*année*mois*maille*engin*espèce »
- Validations individuelles et collectives annuelles

Exemple de carte issue de VALPENA

Référentiels de VALPENA

Extrait de la nomenclature « espèces » FAO

Extrait de la nomenclature « engins » DCF

Exemple de carte issue de VALPENA

VALPENA : démarche, méthodologie et outils associés

Les outils :

- L'application VALPEMAP® pour la collecte des données
- Les plans d'échantillonnage
- Des indicateurs normalisés pour l'exploitation des données

VALPENA : exemples d'applications

1. Analyse de la fréquentation (VALPENA)

- Sélection des mailles qui intersectent le projet
- Analyse de la fréquentation (par mois, métiers, etc.)

2. Analyse de la production/dépendance (couplage Valpena/données de production - SIOP)

- Répartition de la production dans les mailles
- Evaluation de la dépendance économique à la zone « projet »

3. Analyse socio-économique « filière » (couplage production/données entreprises)

- Analyse flottage
- Analyse des effets sur la filière

VALPENA : exemples d'applications

1. Analyse de la fréquentation (VALPENA)

Projet de parc éolien en mer au large de St-Nazaire

Exemple : saisonnalité de mise en œuvre des engins

Exemple : fréquentation mensuelle sur le site d'un parc éolien

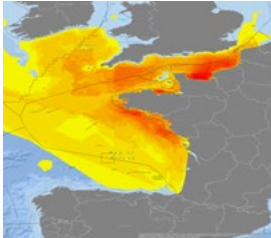
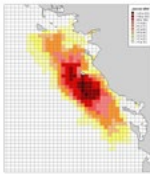
Exemple : saisonnalité de ciblage des principales espèces

« VALPENA » Fanny BRIVOAL (coordinatrice pêche - COREPEM) Ion TILLIER (chargé de mission VALPENA et EMR - COREPEM)

VALPENA : exemples d'applications

1. Analyse de la fréquentation (VALPENA)

Exemple de cartographie dynamique des navires ligériens

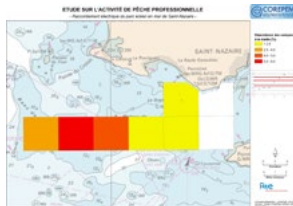


Exemple : nombre de navires (Brexit)

2. Analyse de la production/dépendance (Couplage VALPENA/données de production)



Schéma explicatif de la méthode de couplage de données



Exemple de carte représentant la dépendance des navires

VALPENA : exemples d'applications

Synthèse et perspectives

Synthèse:

- ✓ Un outil professionnel de plus en plus sollicité, apportant de la visibilité au secteur, une capacité d'expertise et éventuellement de contre-expertise
- ✓ Un cadre de mobilisation robuste pour la réalisation de diagnostics pêche :
 - au sein des Aires Marines Protégées (Natura 2000, parc marin, MCZ, etc.)
 - dans le cadre des projets « industriels » en mer (éolien offshore, site d'extraction de granulats marins)
- ✓ Des limites bien identifiées issues de choix (résolutions spatiales et temporelles) et amenant de nouveaux développements (couplage des données VALPENA et de production, analyse socio-économique filière)

Retour d'expérience en Pays de la Loire :

- ✓ Une mise en œuvre et une participation continue depuis 2010 : environ 80 % d'enquêtés
- ✓ Une crédibilité renforcée dans la participation aux politiques publiques maritimes
- ✓ Un outil ouvrant des perspectives : MSP, analyse des capacités de report des flottilles, dynamique filière, etc.

Synthèse et perspectives

« Le projet CIVOBS » : Alexis PENGRECH (chargé de mission Poissons migrateurs & Crustacés au COREPEM)



CIVOBS

Développement et application d'une méthode visant à améliorer les connaissances du recrutement en civelles à partir du savoir issu de la pêche professionnelle

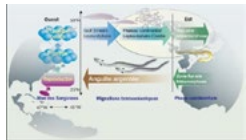


Journée « Territoires maritimes et littoraux à valeur d'expérience » - CEREMA - 7 novembre 2018

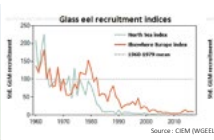
Contexte et objectifs du projet

L'anguille, un stock difficile à évaluer

- espèce migratrice dont le cycle de vie atypique reste relativement méconnu
- tendance à la baisse depuis les années 60
 - principe de précaution
- suivi de l'évolution du stock par modélisation
 - résultats parfois incohérents avec les faits



Source : IFREMER



Source : CEM (WGFE)

Journée « Territoires maritimes et littoraux à valeur d'expérience » - CEREMA - 7 novembre 2018

Contexte et objectifs du projet

La civelle, une ressource essentielle pour les pêcheurs ligériens

- 174 navires > entre 180 et 190 emplois directs
- la moitié du quota national soit « un tiers de la production européenne
- dépendance de près de 24 % (CA)
- 15 % de la richesse créée par la pêche en région (22 M€)



Journée « Territoires maritimes et littoraux à valeur d'expérience » - CEREMA - 7 novembre 2018

Contexte et objectifs du projet

Les connaissances empiriques des pêcheurs professionnels de civelles : une source d'information jusqu'à présent peu valorisée...

- Espèce avec un cycle de vie atypique et encore partiellement méconnu
- Espèce exploitée à tous ses stades de développement avec un fort enjeu socio-économique
- Espèce en dehors de ses limites biologiques

Journée « Territoires maritimes et littoraux à valeur d'expérience » - CEREMA - 7 novembre 2018

« Le projet CIVOBS » : Alexis PENGRECH (chargé de mission Poissons migrateurs & Crustacés au COREPEM)

Contexte et objectifs du projet

Les connaissances empiriques des pêcheurs professionnels de civelles : une source d'information jusqu'à présent peu valorisée...

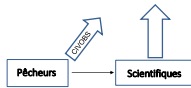
- Espèce avec un cycle de vie atypique et encore partiellement méconnu
 - Espèce exploitée à tous ses stades de développement avec un fort enjeu socio-économique
 - Espèce en dehors de ses limites biologiques
- Besoin particulier de données et d'expertise

Journée « Territoires maritimes et littoraux à valeur d'expérience » - CEREMA - 7 novembre 2018

Contexte et objectifs du projet

Les connaissances empiriques des pêcheurs professionnels de civelles : une source d'information jusqu'à présent peu valorisée...

- Espèce avec un cycle de vie atypique et encore partiellement méconnu
 - Espèce exploitée à tous ses stades de développement avec un fort enjeu socio-économique
 - Espèce en dehors de ses limites biologiques
- Besoin particulier de données et d'expertise

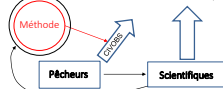


Journée « Territoires maritimes et littoraux à valeur d'expérience » - CEREMA - 7 novembre 2018

Contexte et objectifs du projet

Les connaissances empiriques des pêcheurs professionnels de civelles : une source d'information jusqu'à présent peu valorisée...

- Espèce avec un cycle de vie atypique et encore partiellement méconnu
 - Espèce exploitée à tous ses stades de développement avec un fort enjeu socio-économique
 - Espèce en dehors de ses limites biologiques
- Besoin particulier de données et d'expertise



Journée « Territoires maritimes et littoraux à valeur d'expérience » - CEREMA - 7 novembre 2018

Partenariat



- Les structures de représentation professionnelle
 - Animation du projet
 - Interface avec la profession
 - Développement de la méthode



- Les organismes scientifiques
 - Validation des différentes étapes de construction de la méthode
 - Intégration et valorisation des données et informations produites



- Une structure d'appui technique
 - Expertise et fourniture de données environnementales

Journée « Territoires maritimes et littoraux à valeur d'expérience » - CEREMA - 7 novembre 2018

Contexte et objectifs du projet

Les connaissances empiriques des pêcheurs professionnels de civelles : une source d'information jusqu'à présent peu valorisée...

- Espèce avec un cycle de vie atypique et encore partiellement méconnu
 - Espèce exploitée à tous ses stades de développement avec un fort enjeu socio-économique
 - Espèce en dehors de ses limites biologiques
- Besoin particulier de données et d'expertise

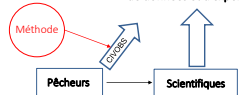


Journée « Territoires maritimes et littoraux à valeur d'expérience » - CEREMA - 7 novembre 2018

Contexte et objectifs du projet

Les connaissances empiriques des pêcheurs professionnels de civelles : une source d'information jusqu'à présent peu valorisée...

- Espèce avec un cycle de vie atypique et encore partiellement méconnu
 - Espèce exploitée à tous ses stades de développement avec un fort enjeu socio-économique
 - Espèce en dehors de ses limites biologiques
- Besoin particulier de données et d'expertise



Journée « Territoires maritimes et littoraux à valeur d'expérience » - CEREMA - 7 novembre 2018

Contexte et objectifs du projet

Objectif du projet CIVOBS

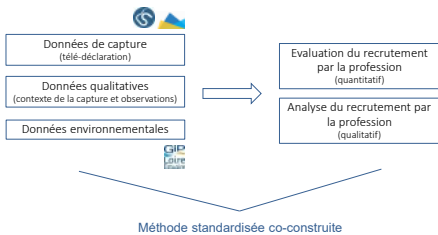
Développer une méthode basée sur les connaissances des pêcheurs professionnels pour :

- améliorer l'évaluation du recrutement
- comprendre les corrélations entre le recrutement et les conditions environnementales



Journée « Territoires maritimes et littoraux à valeur d'expérience » - CEREMA - 7 novembre 2018

Principe général



Méthode standardisée co-construite

Journée « Territoires maritimes et littoraux à valeur d'expérience » - CEREMA - 7 novembre 2018

« Le projet CIVOBS » : Alexis PENGRECH (chargé de mission Poissons migrateurs & Crustacés au COREPEM)

Calendrier

Phase	2018											2019							
	04	05	06	07	08	09	10	11	12	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10
1 Recueil des hypothèses																			
2 Organisation de la collecte																			
3 Construction et test du protocole																			
4 Mise en perspective des données																			
5 Elaboration protocole pêche expérimentale																			
Rédaction du rapport final																			

Journée « Territoires maritimes et littoraux à valeur d'expérience » - CEREMA - 7 novembre 2018

Prochaines étapes et perspectives du projet

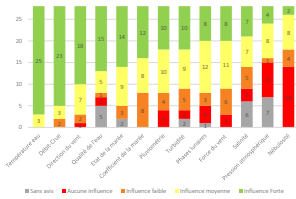
- Finaliser la construction de la méthode
- Tester la méthode lors de la prochaine campagne de pêche
- Analyse des données et valorisation
- Bilan/retour d'expérience de la méthode

Journée « Territoires maritimes et littoraux à valeur d'expérience » - CEREMA - 7 novembre 2018

Extrait des résultats de l'étape 1 : recueil des hypothèses

Objectif : connaître et hiérarchiser les facteurs environnementaux et contextuels qui influencent le recrutement et la production

→ Enquête menée auprès d'un échantillon de 28 pêcheurs



Journée « Territoires maritimes et littoraux à valeur d'expérience » - CEREMA - 7 novembre 2018

Prochaines étapes et perspectives du projet

- Finaliser la construction de la méthode
- Tester la méthode lors de la prochaine campagne de pêche
- Analyse des données et valorisation
- Bilan/retour d'expérience de la méthode

Merci de votre attention



Journée « Territoires maritimes et littoraux à valeur d'expérience » - CEREMA - 7 novembre 2018

Coordination de la journée : Maryse GANNE (Cerema)

Coordination de cet ouvrage : Maryse GANNE (Cerema), Julien DILASSER (Cerema)

Denis MUSARD, directeur adjoint du Cerema Ouest remercie l'ensemble des personnes impliquées pour construire, participer et animer cette journée collective :

Guillaume ACCARION (Akajoule), Mathieu BARBIER (Conseil Départemental de la Charente-Maritime), Marie-Jeanne BAZIN (CESER Pays de la Loire), Christine Le PETIT (Cerema), Gaëlle FROSTIN (Les CESER de l'Atlantique), Pierre-Yves BELAN (Cerema), Géraldine BERTAUD (Cerema), Kristell LE BOT (GIP Loire Estuaire), Anne-Claire BOUX (EDF En), Fanny BRIVOAL (Corepem), Jean-Baptiste CASTAING (Cerema), Bernard De CASTELBAJAC (Conseil Régional des Pays de la Loire), Claude CAUDAL (commission littorale du comité de bassin), Patrick CHAUMETTE (Université de Nantes), Danielle CHAUVIN (Cerema), Laure DESPRÉS (Université), Vivien DUTHOIT (CARENE), Stéphane FAIVRE (Conseil Départemental de Loire Atlantique), Matthieu FORTIN (Bretagne Vivante), Florence LE GOFF (Nantes Métropole), Patrice GUILLOTREAU (Université de Nantes), Thierry GUINEBERTEAU (Université de Nantes), Clotilde GUYOT (Conseil Départemental de Loire-Atlantique), Julia JORDAN (Ministère de la Transition Écologique et Solidaire), Romuald LACOSTE (Cerema), Olivier LAROUSSINIE (Ministère de la Transition Écologique et Solidaire), Frédérique LARRARTE (pôle Mer Bretagne Atlantique), Philippe LÉON (Grand port maritime de Nantes Saint-Nazaire), Franck MOUSSET (Grand port Nantes: Saint- Nazaire), Pierre NOUAILLE (Cerema), Alexis PENGRECH (Corepem), Patrick POUPON (pôle Mer Bretagne Atlantique), Alan QUENTRIC (Cerema), Valérie RASCAR (Cerema), Frédéric RAVILLY (Atlanpole / Pôle Mer Bretagne Atlantique), Franck SCHOEFS (Université de Nantes), Sandrine SELLIER-RICHEZ (Délégation à la mer et au littoral - Loire- Atlantique), Ion TILLIER (Corepem), Chloé TRAN DUC MINH (Cerema), Brice TROUILLET (Université de Nantes),

Le Cerema, l’expertise publique pour le développement et la cohésion des territoires.

Le Cerema est un établissement public qui apporte un appui scientifique et technique renforcé dans l’élaboration, la mise en œuvre et l’évaluation des politiques publiques de l’aménagement et du développement durables. Centre d’études et d’expertise, il a pour vocation de diffuser des connaissances et savoirs scientifiques et techniques ainsi que des solutions innovantes au cœur des projets territoriaux pour améliorer le cadre de vie des citoyens. Alliant à la fois expertise et transversalité, il met à disposition des méthodologies, outils et retours d’expérience auprès de tous les acteurs des territoires : collectivités territoriales, organismes de l’État et partenaires scientifiques, associations et particuliers, bureaux d’études et entreprises.

Illustration, mise en page : Denis DALIBERT (Cerema), bureau Édition (Cerema Emf)
Dépôt légal : juin 2019
ISBN : 978-2-37180-390-9
ISSN : 2426-5527

Crédit photo couverture : fond de Loire - source GIP Loire Estuaire

Éditions du Cerema
Cité des mobilités,
25 avenue François Mitterrand
CS 92803
69674 Bron Cedex

Cerema Ouest
MAN - 9 rue René Viviani,
BP 46223
44 262 Nantes Cedex2

www.cerema.fr

Comment citer cet ouvrage :
Cerema. L’estuaire de la Loire et son débouché maritime : un territoire maritime et littoral à valeur d’expérience, Cerema, 2019. Collection : L’Essentiel. ISBN 978-2-37180-390-9

Toute reproduction intégrale ou partielle, faite sans le consentement du Cerema est illicite (loi du 11 mars 1957). Cette reproduction par quelque procédé que ce soit, constituerait une contrefaçon sanctionnée par les articles 425 et suivants du Code pénal.

La collection « L'essentiel » du Cerema

Cette collection regroupe des publications de synthèse faisant le point sur un thème ou un sujet donné. Elle s'adresse à un public de décideurs ou de généralistes, et non de spécialistes, souhaitant acquérir une vision globale et une mise en perspective sur une question. La rédaction volontairement synthétique de ces ouvrages permet d'aller à l'essentiel de ce qu'il faut retenir sur le sujet traité.

Journée TMLVE, Nantes, 2018

Ce document restitue les échanges et résultats de la première journée Territoire Maritime et Littoraux à Valeur d'Expérience (TMLVE) qui s'est tenue à Nantes le 7 novembre 2018. Dans le cadre de cette démarche, les acteurs économiques, institutionnels et académiques de l'estuaire de la Loire et son débouché maritime ont été invités à venir partager leurs expériences concrètes de portage et réalisation de projets qui ont (eu) des interactions fortes avec les autres secteurs économiques ou composantes du territoire (environnement, politiques publiques...) et analyser les mécanismes de gouvernance mis en œuvre, les facteurs de réussite, les limites et les pistes d'amélioration de leur démarche.

Cette journée, a permis de faire émerger collectivement de nouvelles pistes méthodologiques pour une gouvernance maritime et littorale créatrice de valeur économique mais aussi écologique et sociétale

Téléchargement gratuit

ISSN : 2426-5527

ISBN : 978-2-37180-390-9

Aménagement et cohésion des territoires - Ville et stratégies urbaines - Transition énergétique et climat - Environnement et ressources naturelles - Prévention des risques - Bien-être et réduction des nuisances - Mobilité et transport - Infrastructures de transport - Habitat et bâtiment



Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement - www.cerema.fr

Cerema Ouest - MAN - 9 rue René Viviani - BP 46223 NANTES Cedex 02 - Tél. : +33 02 40 12 83 01
Siège social : Cité des mobilités - 25, avenue François Mitterrand - CS 92 803 - F-69674 Bron Cedex - Tél. +33 (0)4 72 14 30 30