



Groupement d'Analyses et d'Etudes de Loire-Atlantique

La Loire en Loire-Atlantique

**Porteuse de richesses économiques et écologiques
et à la fois axe de communication et obstacle à la mobilité.**

RÉDACTEURS

Jean-Claude GUYARD et Marc MOUSSION

Janvier 2015

LA LOIRE EN LOIRE-ATLANTIQUE

Porteuse de richesses économiques et écologiques et à la fois axe de communication et obstacle à la mobilité.

Après avoir traversé de nombreuses régions françaises depuis le Mont Gerbier des Joncs, la Loire termine sa course dans l'Océan Atlantique en traversant la Loire-Atlantique, avec une fonction d'Estuaire, c'est-à-dire de ressentir l'onde de marée depuis l'Océan jusqu'au-dessus d'Ancenis.

Cette particularité présente l'intérêt de faciliter la navigation maritime jusqu'à Nantes et fluviale en amont, mais présente un obstacle à franchir pour la mobilité Nord-Sud.

L'autre intérêt de cette particularité a été de favoriser le développement d'un espace de richesse économique et de richesse écologique.

LA LOIRE RICHESSE ECONOMIQUE :

L'atout majeur de l'Estuaire de la Loire c'est le Grand Port Maritime de Nantes Saint-Nazaire qui offre une ouverture sur le monde extérieur à tout ce territoire et permet au monde extérieur de développer des échanges avec lui.

Malgré une baisse régulière du trafic tombé à moins de 27 millions de tonnes, emploie encore 1 800 personnes en direct et génère 16 000 emplois indirects dans la Région.

Il a favorisé l'installation sur les rives de l'Estuaire de différents acteurs économiques qui sont de gros générateurs d'emplois et qui ont tous un objectif commun : « innover et investir pour perdurer » :

- La **CONSTRUCTION AERONAUTIQUE** fonctionne à plein régime avec ses deux usines stratégiques d'Airbus de Bouguenais et Saint-Nazaire dont les carnets de commandes sont garnis au-delà de 2020.
- La **RECHERCHE ET L'INNOVATION TECHNOLOGIQUE** sont en plein développement sur ce territoire avec la création à Bouguenais de l'IRT Jules Verne sur la Technologie des Matériaux composites liés aux moyens de transport, auquel sera rattaché en 2015 le TECHNO CAMPUS OCEAN où 350 chercheurs et techniciens supplémentaires s'y consacreront à l'innovation technologique pour la filiale navale et les Energies Marines Renouvelables. GENERAL ELECTRIC, avec le rachat de la branche Energie d'ALSTOM, prévoit d'installer à Nantes le siège mondial de sa filiale Energies Marines Renouvelables et à Bouguenais, son Centre de Recherche sur les E.M.R.

D'autre part, d'autres structures de recherche telles que l'IFREMER ou ISEMAR travaillent sur l'économie maritime.

Enfin, la **Recherche Médicale nantaise** innove avec un certain succès, en particulier dans la recherche contre le cancer avec le Cyclotron ARRONAX –accélérateur pour la recherche en radiochimie et oncologie- et dans la recherche en chirurgie cardiaque avec les premières greffes du cœur artificiel CARNAT.

- Avec les **ENERGIES MARINES RENOUVELABLES**, c'est tout une filière industrielle qui est en train de naître dans l'Estuaire de la Loire. Un Centre de Recherche et d'Ingénierie à Bouguenais, deux usines d'Eoliennes ALSTOM à Montoir, un HUB Logistique sur le Port de Saint-Nazaire, des sous-stations et des fondations pour STX et NEOPOLIA. C'est près de 3 500 créations d'emplois à l'horizon 2020.
- La **CONSTRUCTION NAVALE** aura toujours une activité cyclique, mais elle est offensive et en plein développement. STX a investi en R et D pour des paquebots plus propres et économes et il a considérablement augmenté sa productivité, ce qui lui a permis d'obtenir de nouveaux contrats qui garnissent son plan de charge au-delà de 2020. La cyclicité du marché a poussé STX à

se diversifier dans la construction de fondations JACKET pour les Eoliennes Marines et de sous-stations Electriques pour les E.M.R.

Le Cluster NEOPOLIA, outre son activité de sous-traitance avec STX, a décroché avec succès la conception et la commande du Paquebot de croisière fluviale « Loire Princess », pour CROISIEUROPE, destiné à voguer sur le Fleuve Royal entre Saint-Nazaire et Bouchemaine à partir d'avril 2015, avec une deuxième commande ferme et en option pour quatre navires supplémentaires, NEOPOLIA est en passe de pérenniser une filière de construction de navires fluviaux à Saint-Nazaire.

DCNS- INDRET a un plan de charge assuré pour plusieurs années avec les programmes FREM et BARRACOUDA, plus les succès obtenus à l'export.

- La **RAFFINERIE TOTAL DE DONGES** a une position géographique stratégique pour être la seule a encore exister sur la façade Atlantique Française. Mais comme chacun le sait, le raffinage en Europe n'est pas dans une position florissante et deux raffineries françaises viennent d'être récemment fermées. Cependant, TOTAL investit toujours à Donges et continue les études de contournement de la voie ferrée Nantes-Saint-Nazaire qui traverse la Raffinerie.
- Par ailleurs, le **SECTEUR DU NUMERIQUE** est très dynamique en Loire-Atlantique où l'écosystème numérique fédéré pèse maintenant 1 800 entreprises pour 23 000 emplois.

- **LE TOURISME ET LA CROISIERE**

Cette richesse naturelle liée à la géographie de la Loire-Atlantique présente des aspects différents quand il s'agit de la Loire ou de la zone côtière.

L'organisation du Voyage à Nantes valorise le patrimoine de la Ville de Nantes et sa relation au fleuve couronnée par une croisière sur l'Estuaire jusqu'à Saint-Nazaire.

La Carène et la Ville de Saint-Nazaire profite bien évidemment de leur position côtière pour promouvoir le tourisme, mais elles ont pris conscience de l'intérêt de la Croisière Maritime. Elles ont négocié avec le G.P.M. l'usage d'un emplacement sur le Quai de Montoir dont elles prennent en charge l'aménagement. L'année 2014 a ouvert les premières escales de paquebots et avec une prospection offensive près des armateurs, elles ont déjà inscrit 12 escales de paquebots avec 32 000 croisiéristes pour l'année 2015.

On ne peut que déplorer que les escales de paquebots à Nantes ne font que décliner tous les ans comme si cela n'intéressait plus personnes, à tel point que les rares paquebots qui viennent encore jusqu'à Nantes sont relégués au Quai de Cheviré.

On ne comprend pas bien que ce qui peut être bon pour Saint-Nazaire ne puisse pas l'être pour Nantes, alors que Saint-Nazaire et Nantes peuvent être complémentaires par les escales de Paquebots et générer une synergie propice aux deux, ce qui est le cas entre Le Havre et Rouen ou entre Le Verdon et Bordeaux. Mais faudrait-il que Nantes Métropole ait la même volonté d'aboutir que celle de La Carène.

La Loire Aval et Amont étant devenue le désert de la navigation fluviale, on accueille avec intérêt la décision de la Cie CROISIEUROPE qui a décidé de faire construire un Paquebot Fluvial à Saint-Nazaire et de le faire naviguer de Saint-Nazaire à Bouchemaine ; si le succès est au rendez-vous, elle envisage déjà l'exploitation d'un deuxième navire. Il faut savoir que de 1822 à 1850, plusieurs compagnies exploitaient des paquebots fluviaux à vapeur pour desservir la ligne Nantes-Orléans avec des navires faisant jusqu'à 48m et transportant 250 passagers. C'est l'avènement du chemin de fer à vapeur qui a signé l'arrêt de mort de cette navigation fluviale. Les mêmes causes produisant les mêmes effets, c'est également le chemin de fer qui a eu raison des trois pétroliers fluviaux qui transportaient les carburants de Donges à Bouchemaine.

La LOIRE : obstacle à la libre circulation NORD SUD :

1. Entre Angers et Nantes, les traversées de la Loire sont fréquentes sur des ponts à 2 voies qui autorisent un échange important entre les deux rives, nous nous trouvons dans une situation classique.
2. Dans Nantes, les possibilités de traversée ont tenté de suivre l'expansion de la ville avec un temps de retard, sans anticipation : chaque nouveau pont est arrivé après une période de difficultés de circulation.
3. Entre Nantes et l'Estuaire, la construction navale, puis la remontée de navires a interdit le franchissement, sauf par un pont suspendu à Saint-Nazaire.

Cette situation a deux conséquences :

La saturation du Pont de Saint-Nazaire à certaines heures de la journée (débauches, embauches) et durant les périodes estivales.

Le renvoi vers Nantes du trafic et la saturation des traversées existantes.

Pour désencombrer les traversées de Nantes sans ajouter de nouveaux ponts, il faut créer une possibilité entre Nantes et Saint-Nazaire, sous la forme d'un tunnel routier.

Le tunnel permettra de supprimer les contraintes écologiques liées aux rives de la Loire (classées Natura 2000) et autorisera la remontée de l'Estuaire aux navires de commerce et de loisir (Paquebots).

Un plus serait de construire un tunnel routier et ferroviaire, ce qui permettrait aux marchandises débarquées au port de Saint-Nazaire de circuler vers le sud sans perturber le trafic ferroviaire de Nantes et d'éviter le tunnel de Chantenay. En plus, un tunnel ferroviaire permettrait à la population de Vendée et de Charente de rejoindre l'Aéroport de Notre-Dame des Landes.

LA LOIRE RICHESSE ECOLOGIQUE

Sans revenir sur les transformations des hommes au titre de la sécurité, l'Estuaire de la Loire (jusqu'à Nantes) a évolué et aujourd'hui certaines de ses composantes posent problèmes.

L'Estuaire de la Loire est une zone humide majeure sur la façade atlantique. Il comprend une grande diversité de milieux et d'espèces en fonction notamment des niveaux d'eau et du gradient de salinité. Les habitats estuariens : milieux aquatiques, roselières, prairies humides, bocage, constituent l'essentiel de cet espace qui comprend en outre de nombreuses espèces d'intérêt communautaire.

Il est le centre du vaste réseau de zones humides de la basse Loire estuarienne (Loire, Brière, Grand-Lieu, Guérande, Erdre, Marais Breton...) et abrite des milieux originaux et peu répandus à l'échelle de la façade atlantique.

Axe migratoire pour les poissons amphihalins

L'Estuaire constitue, à l'échelle du bassin versant de la Loire, une étape incontournable de la migration des poissons amphihalins dont l'accomplissement du cycle biologique nécessite des migrations entre les eaux douces et la mer. Les espèces concernées sont le saumon, la lamproie, l'alose et l'anguille. La grande migration est rendue difficile par la qualité des eaux de la Loire et en particulier par le déficit d'oxygène qui est en partie lié à la problématique du bouchon vaseux de l'Estuaire de la Loire.

Fonction nourricière pour les poissons marins

L'Estuaire de la Loire participe de façon essentielle au rôle de nourricerie des poissons marins et contribue à la richesse halieutique du Golfe de Gascogne en permettant à différentes espèces de poissons (sole, bar, merlan, tacaud...) et de crustacés (crevette grise) d'assurer leur croissance. La succession de vasières et plus largement de surfaces intertidales, répond aux besoins de ces espèces qui remontent plus ou moins en amont dans l'Estuaire en fonction du degré de salinité (de l'entrée de l'Estuaire à Saint-Nazaire en hiver au secteur de Paimboeuf-Donges en période estivale).

Fonction d'accueil de l'avifaune

La grande diversité des milieux (eaux libres, vasières, roselières, marais, prairies humides, bocage...) et leur étendue importante rendent cet espace particulièrement favorable aux oiseaux. L'Estuaire est un site d'importance internationale pour la migration des oiseaux.

Les 20 000 hectares de zones humides de l'Estuaire de la Loire accueillent chaque année plusieurs dizaines de milliers d'oiseaux, en halte migratoire, en hivernage ou encore en reproduction. En hiver surtout, ils viennent en grand nombre se nourrir sur plus de 2 000 hectares de vasières découvertes à marée basse et regorgent de petits organismes (vers, crustacés, mollusques) qui forment une ressource alimentaire essentielle.

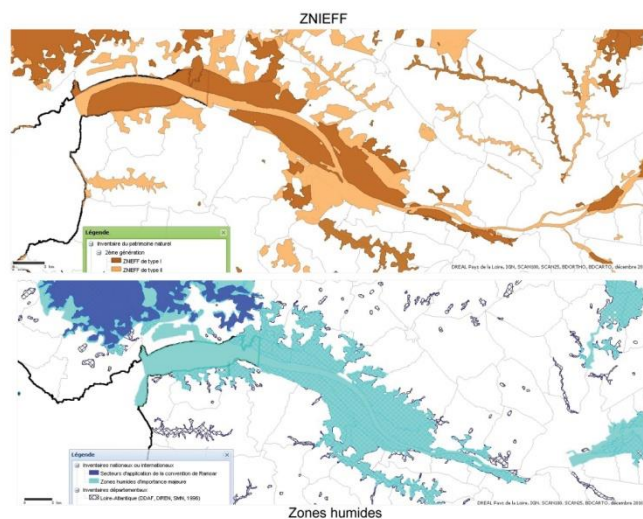
La présence de roselières importantes en particulier au niveau de Donges Est et la tranquillité des bords de Loire favorisent l'accueil des oiseaux migrateurs.

Fonction de préservation de la biodiversité

Les zones humides alluviales de la Loire représentent une grande variété de milieux qui se traduit par une diversité biologique exceptionnelle. Elles forment de véritables corridors écologiques qui permettent la circulation et la diffusion des espèces tant animales que végétales. La préservation de certaines zones alluviales (prairies alluviales, marais...) repose en partie sur le maintien d'activités humaines adaptées (pratiques agricoles extensives, gestion des réseaux hydrauliques...).

Les différents inventaires réalisés dans l'Estuaire, ainsi que les nombreuses mesures de protection et de gestion des espaces naturels présentes, illustrent la très haute qualité de ce territoire sur le plan environnemental.

La richesse patrimoniale naturelle de l'Estuaire est reconnue et relevée dans les différents inventaires (ZNIEFF, ZICO...) qui couvrent une grande partie des rivages de l'Estuaire.



CONCLUSION

LA LOIRE RICHESSE ECONOMIQUE

Nantes doit son existence au fait d'avoir été un point principal de franchissement de la Loire au fond de son Estuaire. Cette situation privilégiée lui a valu d'être un point de convergence des mobilités des hommes et des marchandises, propice au développement du commerce et des richesses économiques.

- Ainsi qu'il a été évoqué en première partie, l'espace de richesse économique est diversifié sur l'Estuaire de la Loire, mais les richesses économiques ne sont jamais définitivement acquises et doivent faire l'objet de remise en cause permanente, de recherche, d'innovation et d'investissement pour se développer et s'adapter à leur marche afin de pouvoir perdurer.

Or :

- Le Grand Port Maritime de Nantes – Saint-Nazaire, moteur de l'activité économique de l'Estuaire de la Loire, est en plein déclin depuis trois ans et doit agir rapidement pour renverser cette situation très inquiétante. Son plan d'investissements de réaménagement de ses infrastructures pour acquérir une position de deuxième rang dans le conteneur et saisir l'opportunité des Energies Marines Renouvelables est nécessaire mais pas suffisant s'il ne capte pas de nouveaux trafics pour compenser les pertes et retrouver le chemin de la croissance. D'autre part, une rumeur s'amplifie : le dragage coûte trop cher pour continuer à faire remonter jusqu'à Nantes, dans le futur, les navires de mer. Or, tous les Ports, qu'ils soient côtiers ou de fond d'Estuaire, ont recours à un service de dragage pour fonctionner. De plus, le G.P.M.N.S., en période de déclin, peut-il se permettre de perdre les 10% de son trafic des terminaux de Nantes ?
- La Construction Aéronautique ne devra pas s'endormir sur ses lauriers, face à la montée de la concurrence des pays émergents sur le marché des moyens courriers et devra garder le coup d'avance technologique pour perdurer.
- La Construction Navale, activité cyclique par nature, devra innover et rester compétitive pour faire face à la concurrence européenne et à l'émergence de la concurrence asiatique sur son marché des paquebots.
- Pour la croisière maritime, la Carène et la Ville de Saint-Nazaire ont pris les choses en main pour la développer à Montoir, mais ce n'est pas le cas de Nantes Métropole pour les escales de Paquebots à Nantes qui disparaîtront à coup sûr si aucun soutien de tous les acteurs n'est envisagé à court terme. Et il ne faudrait pas que l'opportunité du développement de la croisière fluviale ne soit ratée par manque de soutien des différents acteurs locaux.

LES FRANCHISSEMENTS :

La problématique des franchisements de la Loire en Loire-Atlantique est globale et interdépendante pour l'ensemble. Si un des ponts est mis hors service pour une raison ou pour une autre, son trafic se déplace sur les autres ponts au plus près. Cependant, dans l'analyse des flux Nord-Sud, il y a lieu de dissocier l'infra-urbain Nantais et le péri-urbain Nantais, pour lesquels les décideurs ne sont pas forcément les mêmes.

D'ailleurs, le débat public lancé par Nantes Métropole n'aborde que les franchisements infra-urbains Nantais en proposant à ce débat le choix entre cinq propositions de franchisements à l'intérieur du périmètre inscrit entre le Pont de Cheviré et le Pont Anne de Bretagne, en tenant compte directement ou indirectement de la desserte du nouveau C.H.U. qui sera construit dans l'île de Nantes.

Il est bien évident que dans tous les cas les infrastructures de franchissement doivent être étudiées soigneusement de façon à préserver les fonctions et les mobilités qui existent sur le fleuve en veillant à ne pas entraver la navigation maritime et fluviale. L'équilibre entre tous ces éléments doit être scrupuleusement respecté et nécessite de rechercher les solutions qui sont acceptables pour tous.

LA LOIRE RICHESSE ECOLOGIQUE :

Le bouchon vaseux est aussi préjudiciable à l'industrie et à la navigation : sa destruction par des opérations de dragage s'apparente à une opération difficile à réaliser compte tenu de la mobilité des zones vaseuses au gré des marées et de leur renouvellement naturel.

Une autre solution préconisée par certains, serait la création de nouvelles roselières sur les berges, cette solution élégante, qui développerait la richesse écologique, mériterait d'être essayée, surtout si en protégeant la faune et la flore, elle permettait la reprise d'une navigation à caractère économique sur le fleuve (paquebots, cargos (à voiles ou à vapeur), barges, croisière fluvial...
