



ASSEMBLÉE  
RÉGIONALE  
MER • ET  
LITTORAL

25 avril 2022

## SOMMAIRE

<b>OUVERTURE</b>	<b>3</b>
<b>1 / Les opportunités maritimes du plan France 2030</b>	<b>5</b>
<b>2 / Les opportunités de soutien européen dans le domaine maritime</b>	<b>15</b>
<b>3 / Le projet stratégique 2021-2026 du Grand Port Maritime Nantes Saint-Nazaire</b>	<b>36</b>
<b>4 / Les sujets à approfondir en priorité en vue de l'actualisation de la stratégie régionale « Ambition maritime »</b>	<b>62</b>
<b>CLÔTURE</b>	<b>70</b>
<b>ANNEXE : Synthèse des contributions reçues en vue de l'actualisation de la stratégie régionale</b>	<b>71</b>



## OUVERTURE

**Claire HUGUES** – Vice-Présidente du Conseil régional déléguée aux affaires maritimes

Je voulais tous vous saluer en ouverture de cet après-midi de travail de notre Assemblée régionale mer et littoral. Je salue Alexandre ELY, le Directeur adjoint de la DIRM qui copréside avec moi cet après-midi. Je salue chacune et chacun d'entre vous. Avec Alexandre ELY, nous étions en train de nous faire la réflexion du plaisir que nous avons de nous retrouver les uns et les autres pour de grandes assemblées, sans masque. Je ne sais pas si nous respectons les règles, mais nous nous serrons la main. Le monde d'avant est de retour, cela fait du bien.

En introduction de cette Assemblée régionale mer et littoral, je voudrais vous rappeler l'importance que revêt cette assemblée pour nous, élus régionaux et pour moi en particulier. Elle est importante, d'abord parce qu'elle est d'une grande diversité, que ce soient les représentants des collectivités ou de l'État, les représentants des entreprises et des filières maritimes, des associations environnementales, des structures de recherche ou d'innovation, des acteurs de la formation. Cette diversité est évidemment d'une grande richesse pour nous tous par nos échanges, nos travaux et nos projets communs. La richesse de cette diversité est pour moi le fruit de la réussite de l'ambition maritime de la Région. La Présidente de Région, Christelle MORANÇAIS rappelle très souvent que nous avons cette chance, en Pays de la Loire, d'avoir le goût de faire ensemble. Finalement, au sein de cette Assemblée régionale mer et littoral, nous représentons très clairement ce goût de faire ensemble.

Nos travaux communs pour les prochains mois seront importants. Nous les avons déjà engagés par le lancement d'un premier questionnaire qui nous permettra de lancer la révision de notre ambition régionale mer et littoral. Vous y avez toutes et tous répondu de manière importante. Parce que je vous connais, je sais pouvoir compter sur vous pour la suite. Je vous remercie déjà pour vos premières contributions et sur une partie de l'après-midi, nous pourrions revenir sur ces travaux communs que nous engagerons sur l'ambition maritime de la Région et sa révision.

L'Assemblée régionale mer et littoral est également un lieu de partage d'informations. Cet après-midi, nous voulions revenir avec vous sur les dispositifs de financement qui constituent des opportunités dans le domaine maritime, que ce soit le dispositif France Relance – et je remercie Mme MEISSONNIER qui nous fera une présentation en visio sur ce dispositif – ou les dispositifs européens. Je remercie Delphine GOUJON et Anaïs GIRARD des services de la Région qui vont nous présenter ce focus plus européen des différents dispositifs pouvant accompagner plus spécifiquement nos dossiers ou nos projets maritimes.

Cet après-midi de travail de notre Assemblée régionale mer et littoral est également l'occasion de présenter les grandes lignes du projet stratégique du Grand Port maritime de Nantes Saint-Nazaire. Il s'agit bien sûr d'une infrastructure majeure pour notre région, quatrième port de France, premier de la façade atlantique, un acteur économique fort. Cet après-midi est une bonne occasion pour nous d'avoir une présentation du projet stratégique adopté il y a quelques semaines. Je n'ai pas encore vu

Olivier TRETOUT, mais il doit nous rejoindre. Je le remercie par avance d'avoir dégagé une partie de son après-midi pour venir nous exposer ce projet.

Je vous remercie encore tous de votre présence et de vos contributions cet après-midi ou lors des prochains mois et vous souhaite une belle séance de travail. Je laisse la parole à Alexandre ELY.

**Alexandre ELY** – Directeur interrégional adjoint de la mer pour la façade Nord Atlantique–Manche Ouest (DIRM NAMO)

Merci Madame HUGUES, merci Claire, pour votre présentation liminaire. Je serai très bref dans mes propos. J'ai l'honneur de coprésider les travaux de l'ARML en tant que représentant de la Direction interrégionale de la mer Nord Atlantique-Manche Ouest. Cet après-midi, j'ai également le plaisir de vous annoncer la nomination officielle de ma future Directrice. Sandrine SELLIER-RICHEZ, administratrice des affaires maritimes qui prendra la tête de la DIRM, la Direction interrégionale de la mer Nord Atlantique-Manche Ouest le 1er mai. Elle sera votre interlocutrice naturelle dans les travaux à venir. Ensuite, en fonction des contingences d'agenda et d'intérim, vous me verrez peut-être à nouveau, tant pis pour vous. En revanche, je ferai de mon mieux pour être à la hauteur des travaux.

Je vais dire quelques mots d'actualité du DSF, le document stratégique de façade. En ce qui me concerne, il est un peu la trame, le fil conducteur, en tout cas les éléments de convergence et de communauté des points de vue sur les ambitions maritimes que vous développez à travers l'ambition maritime de la Région des Pays de la Loire. Il ne vous a pas échappé que nous sortons d'une période de réserve électorale. Les travaux sont prêts à être finalisés et validés par les préfets coordinateurs de région, de sorte que le volet 4, le volet opérationnel soit validé le 6 mai. De manière complémentaire, nous travaillons également avec les services de l'État, pour faire aboutir rapidement le projet de Conseil scientifique de façade qui accompagnera les projets d'énergies marines renouvelables qui ne sont pas dotés de manière spécifique de Conseil maritime de façade. Parallèlement à ces travaux qui s'effectuent en temps masqué, nous reprenons également le calendrier officiel des travaux de la commission permanente du Conseil maritime de façade, dont la prochaine session aura lieu le 5 mai, présidée par Mme HUGUES, au titre de l'animation des travaux. À l'ordre du jour, seront inscrits les éléments que je viens d'évoquer. Nous ferons notamment un point d'actualité sur le Conseil maritime de façade.

De manière complémentaire, j'ai pris connaissance de la diffusion d'une partie des synthèses, des contributions que vous avez fait parvenir au titre de l'ARML. Je voulais remercier Bernard de CASTELBAJAC. J'ai trouvé que ces contributions étaient d'une très grande richesse et très enthousiasmantes. Énormément d'idées et de propositions sont incluses dans ces remontées d'informations. Je note avec intérêt que beaucoup de propositions et de remontées de suggestions sont en convergence très majoritaire avec les objectifs économiques, sociaux et environnementaux que nous avons identifiés dans le document stratégique de façade. J'ai véritablement le sentiment, qu'avec parfois du vocabulaire différent ou une approche très territorialisée, ce qui est bien normal au titre des collectivités territoriales, des associations ou des intérêts que vous représentez, chacun évoque la même chose : l'intérêt pour de grands sujets liés à la décarbonation, à la transition énergétique, à une certaine autonomie des territoires en matière de composantes énergétiques, qu'il s'agisse de transport ou de mutation d'un certain nombre d'activités économiques. Nous nous y retrouvons vraiment collectivement, soit à travers une démarche structurée à travers le document stratégique de façade, soit à travers l'expression régionale que vous animez aujourd'hui à travers les travaux de l'ARML.

Merci à tous et bon après-midi.

*Applaudissements.*



# 1 / Les opportunités maritimes du plan France 2030

**Claire HUGUES** – Madame MEISSONNIER, nous allons vous laisser la parole.

**Solène MEISSONNIER** – Cheffe de projets à la Direction générale des entreprises du ministère de l'Économie, des Finances et de la Relance (sous-direction des matériels de transport, de la mécanique et de l'énergie, Service de l'industrie)

Bonjour à tous et merci beaucoup pour cette invitation. Je suis ravie de vous retrouver pour cette présentation. Je suis cheffe de projet à la Direction générale des entreprises, en charge des industries de la mer. Les industries de la mer recoupent plusieurs composantes : la construction navale, les industries nautiques, les énergies marines renouvelables et l'offshore pétrolier et gazier, mais plutôt dans la dimension diversification, conversion vers ces nouvelles énergies.

Aujourd'hui, je vais vous présenter les opportunités du plan d'investissement France 2030 dans le domaine maritime, avec un focus sur deux objectifs. L'un concerne les énergies renouvelables et l'hydrogène décarboné, l'autre les grands fonds marins. Je vous parlerai peut-être également du CORIMER, le Conseil d'orientation de la recherche et de l'innovation des industriels de la mer. C'est une instance État-filière dédiée au pilotage et à l'optimisation de la politique d'innovation maritime en France.



## Budget : 10 objectifs, 5 conditions 30 milliards d'euros et 4 milliards de fonds propres

DIX OBJECTIFS DE FRANCE 2030		
Nucléaire	1	
Hydrogène décarboné et ENR	2,3	
Décarbonation de l'industrie	5	
Premier avion bas-carbone	1,2	
2 millions de véhicules électriques et hybrides	2,6	
Alimentation saine, durable et traçable	1,5	
Santé: 20 bio-médicaments et dispositifs médicaux innovants	3	
Contenus culturels et créatifs	0,6	
Nouvelle aventure spatiale	1,6	
Grands fonds marins	0,3	

CINQ CONDITIONS		
Matières premières		2,0
Electronique, robotique et machines intelligentes		5,6
Formations de demain		2,5
Stratégies numériques		PIA4
Capital-Innovation de rupture, start-ups industrielles et accélération de la croissance		5

Budget s'ajoutant aux 20 milliards d'euros du PIA **Total :**  
**54 milliards d'euros**

4

Dans les grandes lignes, France 2030 comprend dix objectifs thématiques et un peu sectoriels et cinq conditions un peu facilitantes, transversales. Les objectifs sont : le nucléaire, l'hydrogène décarboné et les énergies renouvelables, la décarbonation de l'industrie, l'avion bas-carbone, les véhicules électriques,

l'alimentation, la santé, les contenus culturels, l'espace et les grands fonds marins. Le maritime est essentiellement concerné par les énergies marines renouvelables et les grands fonds marins, mais on trouve évidemment des aspects maritimes dans d'autres objectifs, notamment le nucléaire et la décarbonation de l'industrie. Les cinq conditions transverses ayant vocation à faciliter les efforts d'innovation et d'industrialisation dans ces secteurs sont très liées à ce que nous venons de traverser avec la crise sanitaire. Nous avons déjà entamé un travail de relocalisation d'un certain nombre d'activités en France. Ces conditions sont liées aux matières premières, à l'électronique, à la robotique et aux machines intelligentes, à la formation, au numérique et à tout ce qui est start-up et accélération, industrialisation des start-up.

Pour ce qui est du budget global de ce plan d'investissement, nous avons 30 milliards d'euros de budget dédié et 4 milliards en fonds propres qui peuvent être des prises de participation. Ces 34 milliards s'ajoutent aux 20 milliards d'euros du programme d'investissement d'avenir, ce qui fait un total de 54 milliards d'euros. Il s'agit d'un budget relativement conséquent. Sur le programme d'investissement d'avenir, une contribution du plan de relance européen nous a permis de financer en partie ce programme. Aujourd'hui, France 2030 se substitue complètement au PIA. Cela englobe le PIA et prend la suite du PIA pour les années à venir. Je précise également que cela fait suite au plan de relance de 100 milliards d'euros consenti pendant la pandémie.



## France 2030, un plan ambitieux, sélectif et tourné vers l'avenir

### Principes :

- 50% des crédits de France 2030 sont consacrés à la **décarbonation** (**0 dépense défavorable** à l'environnement) ;
- 50 % du plan sera consacré aux **acteurs émergents** ;
- Accepter la prise de **risque** et l'échec ;
- Investissements dans **l'innovation** ET dans **l'industrialisation** (changement de doctrine des investissements d'avenir) ;
- Les enveloppes pourront toutes évoluer en fonction des besoins : volonté de ne pas figer le plan

5

Les principes de ce plan d'investissement sont l'allocation de 50 % des crédits à la décarbonation, la réduction des émissions des différents secteurs de l'économie, avec le renforcement de tout ce qui est efficacité énergétique, dont la réduction de la consommation d'énergie. En parallèle, nous ne devons pas avoir de dépense défavorable à l'environnement, parce qu'évidemment, il ne servirait à rien de développer d'un côté les énergies renouvelables et de l'autre, de toujours apporter un soutien aux hydrocarbures.

Le deuxième principe de ce plan est que nous allons essayer d'avoir 50 % dédiés aux acteurs émergents. Il s'agit d'une notion relativement nouvelle dans notre façon de travailler qui est encore un peu en cours de définition. L'idée est de ne pas centrer les fonds sur les acteurs bien établis, les industries traditionnelles, mais de vraiment donner leur chance à des plus petits acteurs ou des acteurs se positionnant pour la première fois sur un marché.

En lien avec cet objectif, le troisième principe est évidemment d'accepter plus facilement la prise de risque et l'échec. Il s'agit vraiment d'explorer, d'accepter que certains fonds soient investis dans des projets qui ne seront pas couronnés de succès in fine. C'est vraiment un changement d'optique global, l'acceptation de ce risque et de cet échec, afin d'aller plus loin dans l'innovation et jusqu'à l'innovation de rupture.

Le quatrième principe est que nous investissons dans l'innovation et dans l'industrialisation, alors que dans le PIA, jusqu'ici, nous étions centrés sur l'innovation sans aller jusqu'à l'industrialisation. L'industrialisation comporte tout ce qui est soutien à l'outil productif. Parfois, nous soutenions des efforts de R&D en France et finalement, la production, l'industrialisation pouvaient être réalisées hors de France. Ce n'était pas vraiment ce à quoi nous souhaitions aboutir.

Le dernier point est une forme de flexibilité dans la mise en œuvre. Sur les enveloppes dont je vous ai parlé tout à l'heure, les grands objectifs qui avaient chacun un montant alloué, l'idée est de ne pas les figer dans le temps et d'assurer une forme de fongibilité entre les différents thèmes, si nous voyons que nous avons un fort besoin sur l'un qui n'était pas forcément prévu ou bien anticipé, alors que telle autre thématique est moins consommatrice de crédits.

Ce sont les grands principes et le cadrage général.



## Objectif n°2 : Hydrogène décarboné et énergies renouvelables

### Finalité

- Une stratégie industrielle sur les EnR visant à garantir leur déploiement dans le mix énergétique : discours du Président de la République le 10 février à Belfort avec l'annonce de 40 GW d'ici 2050 d'éolien en mer et de 100 GW de photovoltaïque en s'appuyant sur la production d'équipements par l'industrie française



### Mise en œuvre

- **Budget prévisionnel : 1 Md€**
- **Soutien au développement à l'offre industrielle de toutes les EnR**, y compris par exemple les EMR : 3 appels à projets génériques ouverts sur le site de l'ADEME allant du développement de l'innovation au soutien à l'investissement pour la construction d'usines (CAPEX)
- **Un soutien en particulier sur l'industrie de l'éolien flottant en mer** qui fait l'objet d'une stratégie nationale :
  - Objectif : devenir *leader* de l'industrie de l'éolien flottant pour fournir les équipements des parcs français et à l'étranger
  - En plus des 3 appels à projets génériques pouvant financer l'industrie du flottant : une logique de planification visant à adapter l'offre d'infrastructures portuaires sur chaque façade maritime métropolitaine pour y accueillir les industries du flottant ; deux AMI sont ouverts sur le site de l'ADEME pour identifier les projets portuaires et les industries pouvant s'implanter dans les enceintes portuaires

6

Pour passer aux objectifs thématiques, le n° 2 porte sur l'hydrogène décarboné et les énergies renouvelables. Aujourd'hui, je ferai plutôt un focus sur les énergies renouvelables. L'idée est vraiment de garantir le développement des énergies renouvelables dans le mix énergétique. Nous avons eu un discours assez fondateur du Président le 10 février dernier, avec un cadrage et une ambition assez claire qui sont le déploiement de 40 gigawatts d'ici 2050 dans l'éolien en mer et 100 gigawatts de photovoltaïque, avec comme base arrière une industrie française forte permettant de produire les équipements nécessaires.

Je reviens à la diapositive précédente. Nous étions à 2,3 milliards de budget total sur cet objectif. Vous voyez que nous avons un milliard sur les énergies renouvelables, le reste allant à l'hydrogène. L'idée est

7

vraiment de soutenir l'offre industrielle de toutes les ENR, y compris les énergies marines renouvelables. Trois appels à projets sont ouverts sur le site de l'ADEME. Ils couvrent bien l'innovation et l'outil productif, le CAPEX. Pour l'éolien flottant en mer, nous avons une stratégie nationale dédiée et l'idée est que nous devenions un peu leaders sur cette technologie. C'est mon collègue Alexandre ISRAELIAN qui est plus spécifiquement en charge de ce sujet. Je ne suis donc pas sûre d'avoir réponse à toutes vos questions, mais si vous en avez, n'hésitez pas. Je pourrai peut-être vous renvoyer vers lui pour plus de détails. En tout cas, aujourd'hui, des appels à projets sont bien ouverts et d'ores et déjà mobilisables, soit avec une relève au fil de l'eau, soit avec une première échéance en avril pour les PME et en juin pour les autres types d'entreprises.



## Objectif n°10 : Investir dans le champ des grands fonds marins



### Finalités

- Explorer les grands fonds marins, pour augmenter significativement notre connaissance scientifique de ce milieu (*exploitation non prévue*)
- Consolider ou favoriser l'émergence d'une base d'industriels français capables de proposer des équipements, systèmes ou services (prestations ou expertises) dans le domaine des grands fonds marins

### Mise en œuvre

- **Budget prévisionnel : €300 millions**
- **Comité ministériel de pilotage** composé des ministères concernés (mer, recherche et innovation, industrie), des opérateurs thématiques (IFREMER, SHOM, DGA) et de « personnalités qualifiées »
- **Feuille de route** : utiliser des matériels innovants fournis par les industriels français au cours de missions d'exploration en situation réelle, associés à un soutien et une stimulation de l'innovation

7

Le deuxième objectif dont je voulais vous parler est celui concernant le champ des grands fonds marins. Il est un peu présenté ici comment étant la nouvelle frontière, au même titre que l'espace. Il y a deux grandes finalités à cette thématique. La première est d'augmenter significativement notre connaissance du milieu. Aujourd'hui, nous nous rendons compte que la grande majorité des fonds marins nous échappe. Nous ne sommes capables de cartographier qu'une petite partie, entre 20 % et 30 %. J'insiste bien sur le fait qu'il s'agit d'exploration pour renforcer la connaissance. Dans le plan France 2030, l'exploitation, par exemple l'extraction de tel ou tel minerai ou telle ou telle matière première n'est pas prévue dans le plan. Aujourd'hui, nous considérons que nous n'avons pas une connaissance assez fine du milieu pour pouvoir assurer une exploitation durable de ces ressources. Il s'agit donc d'exploration. Le deuxième objectif est bien la finalité industrielle visant à consolider ou favoriser l'émergence d'une base industrielle française capable de proposer les équipements et les services dédiés à cet objectif.

Nous avons un budget prévisionnel de 300 millions d'euros. C'est un objectif relativement nouveau. Il n'y avait pas forcément d'action dédiée dans les précédents programmes d'investissement d'avenir. Il s'agit donc de quelque chose d'assez novateur. Pour la mise en œuvre de ce budget, nous avons un Comité ministériel de pilotage qui comporte les différents ministères concernés (la mer, la recherche, l'innovation et l'industrie), les opérateurs thématiques, dont l'Ifremer, le SHOM, la Direction générale de l'armement, ainsi qu'une série de personnalités qualifiées. C'est également une nouveauté du plan France 2030, puisque pour chacun des objectifs thématiques, des personnalités qualifiées sont là pour représenter la société civile dans le suivi au niveau stratégique et global de ces thématiques.



Aujourd'hui, la feuille de route est en construction. C'est un objectif beaucoup moins avancé que celui que je vous ai présenté tout à l'heure sur l'hydrogène et les ENR. La feuille de route est encore en construction, mais l'idée est bien d'utiliser des matériels innovants fournis par des industriels français, avec des missions d'exploration en situation réelle pouvant être de premières vitrines de démonstration pour ces industriels.

## Un soutien à l'offre et à la demande

- **Commande publique :** identification de 4 premières missions
- **Appel à manifestation d'intérêt** « technologies innovantes ou de rupture » : à venir
- **Programme et équipements prioritaires de recherche :** 50 millions d'euros (en plus des 300 millions de l'objectif)



Thomas BURET, iXblue

Valérie CHAVAGNAC, CNRS

Christian DUGUÉ, Direction Générale à l'armement

François LALLIER, Sorbonne Université

Bernard ROGEL, Amiral (2S) Académie de marine

Carine TRAMIER, présidente du CORIMER

8

Nous avons trois leviers de soutien. La commande publique servira à progresser sur quatre types de missions. Je vous l'ai indiqué sur la diapositive, une première mission est relative à la cartographie précise multi-paramètres des zones de contrat AIFM français. Une mission est relative au développement d'un planeur sous-marin profond pour la surveillance et l'étude du volcan de Mayotte. Une mission concerne un drone ultra-marin qui est une sonde intra-océanique et la dernière un robot de profondeur pour l'observation précise de zones d'intérêt. Ce sont les quatre premières missions envisagées qui n'utiliseront pas les 300 millions d'euros disponibles, mais déjà une petite partie.

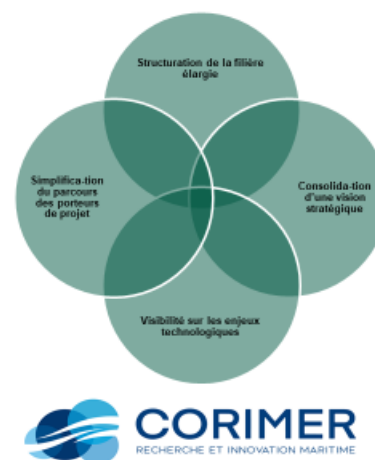
Un appel à manifestation d'intérêt est à venir. Pour l'instant, nous n'en avons pas encore exactement défini le contenu, mais l'idée est bien de soutenir l'offre et les technologies innovantes de rupture. Le dispositif « programme et équipements prioritaires de recherche » de 50 millions d'euros s'ajoutera aux 300 millions de l'objectif. Sur la droite, vous avez la liste des personnalités qualifiées rattachées à cet objectif.

J'avance, parce que je vois que l'heure tourne et qu'il faut laisser un peu de temps pour les questions.

## Le CORIMER : une porte d'entrée dédiée aux projets des Industries de la mer

- Création en 2018 dans le cadre du comité stratégique de filière
- Instance de dialogue Etat-filière sur la politique d'innovation maritime
- Un système de guichet unique pour orienter les projets structurants de la filière vers les dispositifs de soutien pertinents (ex : vers l'AAP hydrogène ou énergies renouvelables, ou vers les mesures grands fonds marins, ou I-Démo)
- Organisation d'appels à manifestation d'intérêt annuels sur la base de feuilles de route technologiques élaborées par les industriels, en lien avec les pôles de compétitivité et l'IRT Jules Verne

Construction navale	<p><b>Bilan de l'AMI CORIMER 2020-2021</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 14 projets admissibles, dont 11 soutenus pour un passage en instruction et 8 financés</li> <li>▪ €33 millions d'aides accordées représentant €62 millions d'investissement total</li> </ul>
Industries nautiques	
Industrie offshore	
Energies renouvelables	



Titre de la présentation -

10

Je voulais vous parler un peu du CORIMER, Conseil d'orientation de la recherche et de l'innovation des industriels de la mer. Nous voyons le CORIMER comme une porte d'entrée dédiée aux projets des industries de la mer qui permettra aux projets innovants de la filière de mobiliser plus facilement les dispositifs des différents objectifs du plan France 2030 concernant les industries de la mer. La création de cet outil remonte à 2018, dans le cadre du Comité stratégique de filière. Il s'agit d'une instance de dialogue État-filière visant à optimiser et à piloter la politique d'innovation maritime en France. Le grand principe du CORIMER est de constituer un système de guichet unique pour les porteurs de projet et de leur faciliter leur vie. Au lieu d'avoir à regarder quel est l'appel à manifestation d'intérêt ouvert, quel est l'AAP ouvert ou le dispositif le plus pertinent pour leur projet, du moment qu'ils sont considérés comme étant du secteur de l'industrie de la mer, ils peuvent directement déposer au CORIMER. Ensuite, les services de l'État fléchiront les projets vers les bons dispositifs, sans qu'il soit nécessaire de déposer un nouveau dossier.

Comment cela fonctionne-t-il ? Nous organisons des appels à manifestation d'intérêt annuels, en général pendant trois ou quatre mois dans l'année. Ils sont sur la base de feuilles de route technologiques élaborées par les industriels, avec une validation de l'État. C'est vraiment un exercice de co-construction entre l'État et l'industrie. Sur la gauche, je vous ai rappelé les quatre composantes de la filière. Si vous êtes dans l'une de ces quatre filières, vous pouvez déposer votre projet au CORIMER.

Nous avons quatre avantages à ce type de dispositif assez unique, puisque seules sept filières en ont un, y compris l'aéronautique, l'automobile et le ferroviaire. Le premier est de structurer la filière, puisque nous incitons les industriels à se mettre autour de la table pour produire des feuilles des routes. Nous consolidons une vision stratégique partagée à la fois par les industriels et l'État. Nous avons une visibilité sur les enjeux technologiques, non seulement pour nous, mais également pour les plus petits acteurs. Pour eux, il n'est pas forcément évident de savoir sur quelles technologies se positionnent les grands donneurs d'ordres. C'est également une simplification du parcours des porteurs de projet, comme je le disais tout à l'heure.

Dans l'encadré, vous avez un bilan rapide de l'AMI qui s'est clôturé l'année dernière. Nous avons 14 projets admissibles, dont 11 ont été soutenus pour un passage en instruction et 8 financés. La

différence entre les 8 et 11 sont souvent des projets qui ont finalement décidé de sortir de la procédure ou ont trouvé un financement ailleurs, notamment au niveau régional. En général, quand vous passez en instruction, vous avez un financement au bout du chemin. Nous avons accordé 33 millions d'aides au total pour ces 8 projets, ce qui représente 62 millions d'investissement.



## Point de situation de l'AMI en cours

### Calendrier :

- **8 décembre 2021 – 29 mars 2022** : recueil des projets
- **Avril** : analyse des dossiers par les services de l'Etat
- **Fin avril-début mai** : premier filtrage des projets et orientation vers les dispositifs pertinents (stratégies d'accélération, grands fonds...)
- **17 et 18 mai** : auditions, en présence d'un jury d'experts\*
- **Fin mai** : sélection des projets passant en instruction
- **Septembre** : annonce des lauréats (décisions de financement)

Décarbonation et navires écologiques

Nouveaux matériaux et chantiers intelligents

Bateaux intelligents et systèmes autonomes

Industrie offshore de nouvelle génération

\*participation des ministères seulement pour les projets de plus de €10 millions

### Premiers éléments de bilan :

- **21 dossiers déposés**, dont 6 au-dessus de €10 millions
- **Grandes thématiques**
  - connaissance des grands fonds marins
  - énergies marines renouvelables
  - propulsions alternatives
  - recharge et ravitaillement en carburants bas-carbone
  - navires augmentés
  - maintenance prédictive
  - performance des moteurs et des chantiers

11

En termes de calendrier, nous sommes dans le troisième appel à manifestation d'intérêt du CORIMER qui était ouvert entre la fin de l'année dernière et le 29 mars de cette année. Le recueil des projets a été effectué. 21 dossiers sont allés jusqu'au bout du dépôt sur la plateforme, dont 6 au-dessus de 10 millions d'euros. Nous sommes dans une période d'analyse des dossiers avec les autres ministères concernés. Il faut savoir que le ministère de l'Économie fait partie du CORIMER, ainsi que le ministère de la Mer, le ministère de la Recherche et de l'Innovation, le ministère de la Transition écologique et le ministère des Armées. Tous ensemble, avec les opérateurs PPI France et ADEME, nous analysons les dossiers. Nous venons de procéder à un premier filtrage. Il est en cours et devrait se finaliser entre la fin du mois d'avril et le début du mois de mai. Les auditions auront lieu aux alentours de mi-mai. Fin mai, nous aurons la liste des projets qui passeront en instruction. Nous espérons pouvoir annoncer les lauréats en septembre.

En bas, je vous ai indiqué les quatre feuilles de route thématiques ayant servi de base à cet AMI qui reprennent un peu celles de la dernière édition, avec quelques petits ajustements dans le contenu, mais ce sont vraiment les quatre thématiques existant depuis 2018 : décarbonation et navires écologiques, nouveaux matériaux et chantiers intelligents, bateaux intelligents et systèmes autonomes, industrie offshore de nouvelle génération. C'est dans ce dernier axe que vous retrouverez tout ce qui porte sur les énergies marines renouvelables et les grands fonds marins.

À droite, j'ai listé les grandes thématiques que nous avons vues émerger dans le recueil des dossiers fin mars. Nous avons vraiment une bonne représentativité des différentes feuilles de route, avec des acteurs assez différents. Ce sont à la fois de gros chantiers, des PME, des bureaux d'études, des acteurs académiques. Lors de la dernière édition, nous avions un peu plus d'armateurs, mais en tout cas, ils sont bienvenus dans ce type d'exercice.

Comme je vous le disais, la prochaine étape sera de finaliser l'analyse des dossiers. Au courant de l'été, nous allons commencer à relancer un peu la machine pour le prochain AMI. Avec la filière, nous allons procéder à un travail de renouvellement des feuilles de route, afin d'être prêts à relancer un nouvel AMI d'ici la fin de l'année, avec des feuilles de route à jour des technologies et des ambitions que nous souhaitons nous fixer collectivement pour le prochain AMI.

J'ai terminé. Si vous avez des questions, n'hésitez pas. Je suis à votre disposition.

**Claire HUGUES** – Je vous remercie pour cette présentation. S'il y a des questions dans l'hémicycle, n'hésitez pas. Si Mme MESSONNIER veut vous entendre, il faut que vous utilisiez votre micro. Je vous en prie.

**Mireille BOURDON** – France Nature Environnement des Pays de la Loire

J'ai une question relative à l'objectif 10, investir dans le champ des grands fonds marins pour un montant de 300 millions, si je ne me trompe pas. Vous avez précisé qu'il s'agit uniquement d'exploration, qu'il n'y a pas de sujet d'exploitation prévu aujourd'hui. Dans la mesure où nous faisons des explorations, nous découvrons dans les grands fonds marins une richesse particulière susceptible d'être exploitée dans le milieu industriel en matière de ressources et de matières premières. Que faisons-nous ? Retournons-nous chez nous, faisons-nous une cartographie et ne touchons à rien ? Prospectons-nous pour obtenir des finalités à caractère industriel ?

**Solène MESSONNIER** – Pour l'instant, il s'agit vraiment de regarder sans toucher. Il ne s'agit vraiment que d'exploration. Nous avons très clairement exclu la partie exploitation de l'objectif. D'ailleurs, vous voyez qu'avec 300 millions d'euros de budget, nous n'aurons pas les moyens d'extraire quoi que ce soit des grands fonds marins. Comme je le précisais, aujourd'hui, nous considérons qu'en l'état actuel des connaissances, nous ne sommes pas en mesure de procéder à une exploitation respectueuse de l'environnement. Dans tous les cas, si cette exploitation devait avoir lieu, elle se ferait avec un engagement, une implication la plus importante possible des différentes parties prenantes. Cela prendrait forcément un peu plus de temps. Aujourd'hui, il s'agit vraiment d'améliorer nos connaissances, de cartographier les grands fonds, puisqu'entre 50 % et 80 % nous échappent. Il s'agit également de développer la base industrielle française capable de proposer des solutions d'observation et de cartographie, afin d'éviter de recourir trop à des constructeurs ou des industriels non français.

Aujourd'hui, il y a beaucoup d'enjeux sur les grands fonds marins. Je ne l'ai pas précisé, mais là, nous sommes vraiment sur les profondeurs très importantes. Sur les grands fonds, cela se discute, mais à partir de 200 mètres, comme il n'y a plus de lumière et que les conditions sont relativement complexes, on parle déjà de grands fonds, mais cela peut aller jusqu'à 3 000 et 6 000 mètres. En lien avec les grands fonds, nous avons également beaucoup d'enjeux sur les fonds de petite et moyenne profondeur qui sont par exemple liés à la maintenance des installations éoliennes ou la surveillance des câbles sous-marins. Il se peut que des innovations dans l'un puissent servir les activités dans l'autre.

J'espère avoir répondu à votre question.

**Claire HUGUES** – Merci. Frédéric.

**Frédéric RAVILLY** – Relais du Pôle Mer Bretagne Atlantique en Pays de la Loire via Atlanpole

Bonjour Solène. J'ai une question à poser à propos du CORIMER. Cette année, nous avons eu la bonne surprise qu'un financement était dédié à travers l'appel à projets I-Démo notamment. Cela concerne a priori une partie des projets retenus. Une autre partie devrait être fléchée vers un autre appel à projets de l'ADEME. La question portait sur ceux qui ne répondent pas à ces appels à projets, parce que les critères ne sont pas remplis en termes de nombre de partenaires, de montants, voire de thèmes. Le CORIMER a-t-il la possibilité de financer de manière individuelle des projets qui seraient hors critères d'appels à projets classiques, disponibles ou ouverts en ce moment ?

**Solène MESSONNIER** – Le CORIMER est vraiment un guichet unique ou une gare de triage, si vous préférez. En soi, il n'a pas d'argent, pas d'enveloppe, pas de fonds. Évidemment, pour des raisons de bonne gestion financière et d'organisation interne, nous essayons d'évaluer, d'avoir des montants indicatifs sur les différents dispositifs. Après une première lecture des projets, nous nous sommes dit qu'il fallait que nous essayions de réserver au moins x millions sur I-Démo, x millions sur EMR, en tout cas dans les dispositifs dirigés, afin d'être sûrs de pouvoir financer tous ces projets. Aujourd'hui, le CORIMER n'a pas d'enveloppe. C'est d'ailleurs différent du CORAC pour l'aéronautique qui est assez unique en son genre. C'est vraiment un outil de fléchage.

Vous parlez de projets sous les seuils. Pour les projets qui sont sous les seuils, c'est-à-dire en dessous de deux millions pour les projets mono-partenaires et de quatre millions pour les projets en consortium, nous avons mis en place la cellule d'orientation des projets d'innovation sous les seuils. Elle a vocation à aider ces plus petits projets à trouver financement, parce qu'ils ne rentrent pas dans les critères des dispositifs I-Démo et dirigé. C'est une cellule encore toute jeune, toute récente, que nous avons mise en place à la demande de la filière. Aujourd'hui, elle est fortement animée par le GICAN. Nous espérons que cela permettra d'assurer un genre de continuum de soutien à l'innovation des tout petits acteurs vers les plus gros.

Ensuite, si des projets sont bien au-dessus des seuils, mais ne rentrent dans aucun des dispositifs I-Démo ou dirigé, il faut voir si nous travaillons avec le porteur de projet pour réorienter un peu le montage du dossier. En tout cas, nous avons des réunions du CORIMER quatre fois par an ayant justement vocation à examiner les projets dans leur globalité, c'est-à-dire tous les projets soumis par la filière.

Parmi les projets que nous avons récoltés au 29 mars, 21 projets sont allés au bout du processus de dépôt. Nous savons que nous pouvons déjà en orienter cinq vers les dispositifs EMR. Deux ou trois pourraient aller vers les grands fonds marins, mais aujourd'hui, les dispositifs ne sont pas encore prêts, puisqu'ils sont encore en construction. Ceux-là seront financés sur I-Démo. Deux projets seront a priori orientés vers un dispositif dédié à l'hydrogène, puisque ce sont des briques technologiques en lien avec le transport maritime et fluvial et l'hydrogène. Une analyse plus fine nous permettra peut-être de voir des projets liés aux batteries, à la cybersécurité, mais c'est la première analyse que nous avons réalisée.

**Claire HUGUES** – Merci. Y a-t-il d'autres questions ?

**Christophe BOIN** – Bonjour. Christophe BOIN, de la SNSM.

Ma question consiste à comprendre un peu votre projet, vos opportunités avec une stratégie un peu plus haute. En explorant les fonds marins, j'imagine que l'on cherche des métaux rares ou des choses comme cela. Comment reliez-vous par rapport à ces stratégies un peu plus hautes ? À quelle échelle de temps vous positionnez-vous avec vos projets pour vous inscrire dans cette stratégie ? Merci.

**Solène MESSONNIER** – Pouvez-vous préciser à quelles stratégies un peu plus hautes vous faites référence ?

**Christophe BOIN** – J'imagine que si l'on explore des fonds marins, c'est bien dans un but particulier. Tout à l'heure, à la question de Madame, vous avez répondu que l'on explorait. J'imagine que l'exploitation arrivera peut-être dans un second temps. Quand nous nous rapportons aux grandes problématiques actuelles, notamment liées aux métaux rares, nous nous disons que l'on ne fait pas cela par hasard. Ma question porte vraiment sur le fait de relier ces opportunités de développement avec une stratégie maritime globale.

**Solène MESSONNIER** – Aujourd'hui, il existe plusieurs stratégies sur les fonds marins. Quand on aime, on ne compte pas. Une stratégie est élaborée par le Secrétariat général de la mer. Elle a été finalisée entre il y a un an et un an et demi. Elle va plus loin. Elle est plutôt positionnée sur les ressources minérales et concerne l'exploitation et l'exploration. Là, nous ne sommes pas du tout dans cette optique. La stratégie du Secrétariat général de la mer est sur dix ans. Il n'y a pas d'action prévue à court terme. La priorité est vraiment l'exploration et la cartographie des fonds marins. Une autre stratégie a été élaborée par le ministère des Armées et est beaucoup plus liée à des enjeux de sécurité et de maîtrise des fonds marins. Il existe donc plusieurs grandes stratégies.

Au niveau européen, pendant la crise sanitaire, nous avons bien réalisé quelles étaient nos dépendances stratégiques. Nous le voyons encore plus dans le contexte de guerre où nous nous trouvons, certains composants et minéraux nous manquent. Dans France 2030, aucune connexion n'est faite directement entre les outils que nous plaçons dans le plan d'investissement et cette stratégie matières premières. À nouveau, il ne s'agit que de renforcement de la connaissance des fonds marins, que ce soient des ressources biologiques ou minérales. Vous avez vu que l'Ifremer et le CIMer étaient là. Ils sont très attachés à mieux connaître la faune et la flore qui habitent dans ces espaces. Il n'y a pas d'objectif d'exploitation sur ces aspects.

**Claire HUGUES** – Merci. Je vous en prie.

**Alexandre ELY** – Pour rebondir sur la question précédente, je formule une remarque à ce stade. Tout cela s'inscrit également dans le contexte du programme EXTRAPLAC qui consiste à pouvoir, en fonction des caractéristiques du plateau continental, solliciter auprès de l'Organisation des Nations unies la possibilité pour la France d'accroître son plateau territorial. Cela passe également par la connaissance des grands fonds, afin de savoir si cela vaut le coup ou non et si les conditions morphologiques de continuité du plateau continental sont réunies. La connaissance des grands fonds est également un élément majeur de la connaissance scientifique et stratégique inscrite dans la politique de l'État, validée par le CIMer, comme cela a été dit à l'instant. Cela rejoint également ce programme spécifique, l'exploitation n'étant pas au cœur du sujet immédiat.

**Solène MESSONNIER** – Effectivement, concernant la mission liée aux zones AIFR, nous risquons de perdre un certain nombre de permis, si nous ne les utilisons pas. S'il n'y a pas de mission d'exploration, cette zone pourrait se réduire.

**Claire HUGUES** – Merci beaucoup, Madame MESSONNIER, pour cette présentation et les réponses aux questions posées. J'ai bien entendu que vos coordonnées sont présentes dans la présentation, si des questions venaient après. Je vous propose de passer à la deuxième séquence. Merci encore.

**Solène MESSONNIER** – Merci. Au revoir.



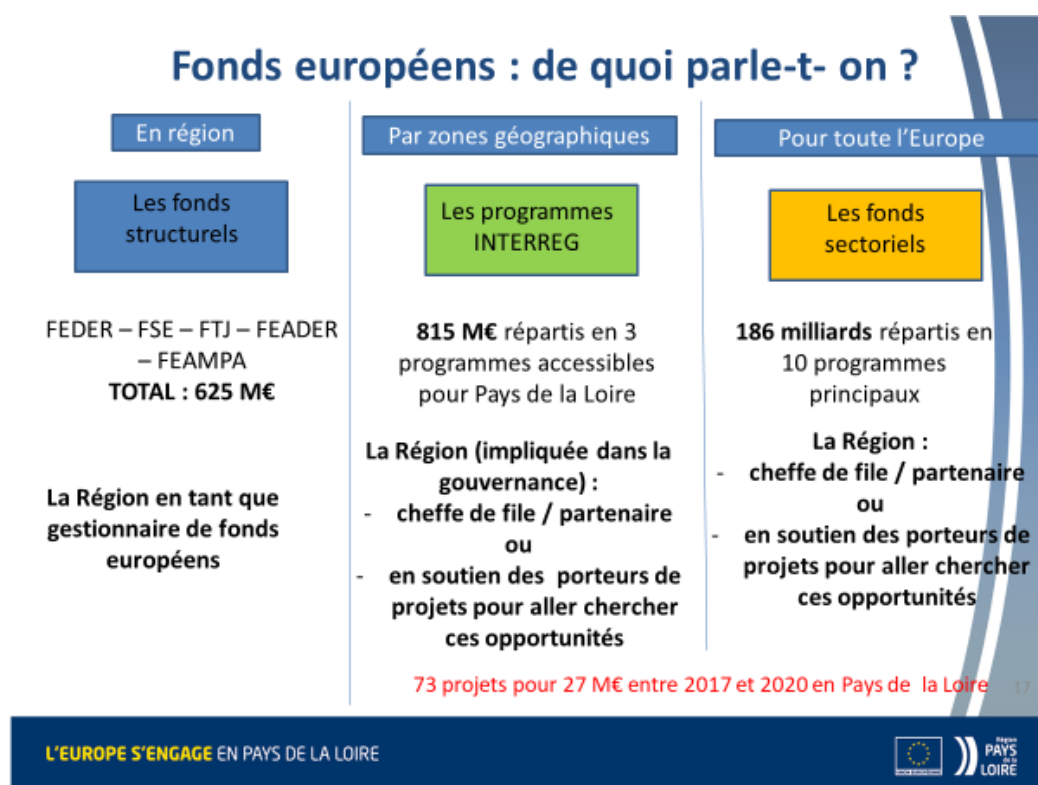
## 2 / Les opportunités de soutien européen dans le domaine maritime

**Claire HUGUES** – Nous allons parler dispositifs européens. Delphine GOUJON et Anaïs GIRARD de la Région vont nous rejoindre.

**Delphine GOUJON** – Cheffe du service action européenne

Bonjour à toutes et à tous. Nous sommes ravis d'être avec vous aujourd'hui pour cette première rencontre à la veille d'une nouvelle période de programmation européenne. Certains d'entre vous le savent, nous sommes sur une période de sept ans qui a démarré en 2021. Nous allons pouvoir monter des projets tous ensemble jusqu'en 2027. Je voudrais remercier deux de nos collègues : Aloys DOMON, chef du service FEDER et Magali PRIGENT, cheffe du service pêche et aquaculture. En fonction des questions que vous poserez, ils sont présents en appui, afin de vous répondre.

Aujourd'hui, nous avons préparé cette séquence avec Bernard de CASTELBAJAC. Nous avons souhaité trouver un subtil équilibre entre vous communiquer des informations utiles, mais peut-être pas non plus totalement exhaustives, puisque les financements européens sont une spécialité complexe. Nous avons voulu démarrer en vous proposant un paysage global de différents financements européens.



Vous pouvez constater que nous avons trois grands volets. Le premier volet, à gauche, ce sont les fonds structurels gérés par le Conseil régional. Les enveloppes financières, dont le FEDER, le FEAMPA, le FSE, fonds social européen, le FTJ qui est un financement spécifique lié au plan de relance, sont gérées par les services de la Région. Au total, sur la période 2021-2027, cela représente 625 millions d'euros.

Une deuxième grande catégorie n'est plus celle des fonds structurels, mais des fonds sectoriels, à droite de la diapositive. Il s'agit d'une enveloppe considérable d'un total de 186 milliards, toujours sur la période 2021-2027. Ces financements sont directement gérés par la Commission européenne. Lorsque vous déposez un dossier, il ne passe pas par les services de la Région, sauf si nous vous accompagnons dans l'aide au montage. Pour certains dossiers, la Région peut être cheffe de file ou partenaire avec certaines et certains d'entre vous.

Entre ces deux catégories, une alternative est celle des financements FEDER pour les programmes Interreg. La Région des Pays de la Loire est concernée par trois dispositifs. Aujourd'hui, nous en évoquerons surtout deux : le programme Espace Atlantique ayant une forte dimension maritime et le programme Europe du Nord-Ouest. Le troisième d'entre eux est Interreg Europe qui réunit les 27 États membres, ainsi que la Norvège et la Suisse. Nous aurons l'occasion de revenir sur ce programme Interreg Europe, si vous le souhaitez. Il peut financer des projets dans le domaine de la pêche et du maritime, et bien d'autres thématiques. L'idée est d'aller vers de l'échange de bonnes pratiques et l'évolution des politiques publiques.

J'ai indiqué en dessous la mesure d'impact que nous avons réalisée au niveau du Conseil régional, afin de vous donner un ordre d'idée sur les trois années de 2017 à 2020. Nous avons pu accompagner de près ou de loin 73 projets, ce qui représentait 27 millions d'euros de ces financements de la Commission européenne ou Interreg revenus sur le territoire ligérien.

## CALENDRIER : où est-ce qu'on se situe ?

2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029
PROGRAMME OPERATIONNEL REGIONAL FEDER - FSE 2014-2020 AVEC REACT EU															
								★	NOUVEAU PROGRAMME REGIONAL FEDER-FSE+FTJ 2021-2027						
PROGRAMME DE DEVELOPPEMENT RURAL REGIONAL FEADER AVEC TRANSITION ET RELANCE															
								★	MESURES REGIONALES DU PLAN STRATEGIQUE NATIONAL FEADER 2023-2027						
SUBVENTION GLOBALE REGIONALE FEAMP 2014-2020															
								★	SUBVENTION GLOBALE REGIONALE FEAMPA 2021-2027						

★ : Démarrage prévisionnel des nouveaux programmes

L'EUROPE S'ENGAGE EN PAYS DE LA LOIRE



Pour vous donner quelques éléments de calendrier, vous l'avez compris, nous sommes à la croisée entre la période de programmation 2014-2020 – mais vous le savez, cela ne se termine pas à la fin de



l'année 2020, puisqu'il y a encore des projets en cours, des remontées de dépenses, des paiements qui auront lieu – et le lancement de la période 2021-2027. Sur la diapositive, nous vous indiquons que pour le FEDER et le FSE, le lancement est imminent. Pour le moment, le programme est en cours d'évaluation à la Commission européenne. Il s'agirait de lancer la programmation à compter de l'automne 2022. En dessous, vous avez une ligne sur le FEADER, pour lequel nous sommes sur toutes les thématiques au sens large de la ruralité. Il y aura une spécificité, puisque nous avons une phase de transition sur 2021-2023, avec un lancement qui aura lieu en 2023. Les deux dernières lignes vous concernent tout particulièrement, puisqu'il s'agit du FEAMPA. Nous avons une implication forte sur cette enveloppe du service de la pêche et de l'aquaculture au niveau du Conseil régional.



Nous étions sur les fonds structurels, c'est-à-dire la colonne de gauche de la diapositive précédente. En 2021, tous les fonds sectoriels ont également été lancés, que j'annonçais tout à l'heure à hauteur de 186 milliards. Certains concernent le maritime, pas tous. L'idée était de vous donner très rapidement une vision d'ensemble.

Tout en haut, vous voyez un programme sur lequel nous allons faire un focus dans quelques instants, à savoir le programme Horizon Europe, doté de 95,5 milliards d'euros. À l'échelle internationale, il n'existe pas d'équivalent sur la recherche et l'innovation pour un dispositif réunissant plusieurs États.

À droite, vous avez le programme Erasmus, que nous allons évoquer brièvement, sans faire de focus spécifique. L'information qu'il est intéressant d'avoir en tête est qu'il ne concerne pas uniquement la jeunesse, mais également la formation des adultes, y compris dans le domaine de l'aquaculture et de la pêche. La dotation est doublée sur la période 2021-2027 par rapport à la période actuelle.

Le programme LIFE sur la thématique environnement représente 5,4 milliards d'euros et j'y reviendrai un peu plus tard.

En termes de fonds sectoriels, il y a également Europe Créative, pour quelques milliards d'euros, plutôt sur la partie culture et médias.

Ensuite, vous avez le programme MIE (mécanisme pour l'interconnexion en Europe). Nous y reviendrons un peu plus tard. Il fait partie des dispositifs que nous avons sélectionnés pour vous en parler de manière un peu plus approfondie aujourd'hui. Il y a trois volets : un volet sur le transport, dont le transport maritime, un volet sur le numérique et un volet sur les énergies.

Nous vous avons également indiqué un dispositif sur la justice et le dispositif EU4Health. Il est intéressant d'avoir en tête qu'il concerne tout le domaine de la santé. C'est un nouveau programme qui a été créé à la suite de la période Covid.

En tant que fonds sectoriel, vous avez également le Marché unique. Peut-être que certains d'entre vous le connaissent sous l'intitulé « COSME ». Les industriels ou les pôles de compétitivité présents aujourd'hui ont peut-être connaissance du dispositif « Enterprise Europe Network » (EEN) piloté par l'Agence de développement économique Solutions&Co qui émerge sur ce Marché unique.

Le dernier est Digital Europe qui est également une grande nouveauté pour tout ce qui sera cybersécurité et intelligence artificielle.

Je vais donner la parole à Anaïs GIRARD pour vous parler du FEAMPA.

**Anaïs GIRARD** – Cheffe de projets européens au Conseil régional

## FEAMPA – Pêche et aquaculture

Fonds européens pour les affaires maritimes, la pêche et l'aquaculture

- Finance des actions en faveur du développement durable, de la pêche et de l'aquaculture.
- Doté de **17,1 millions d'euros pour la période 2021 / 2027 pour la Région Pays de la Loire en tant qu'organisme intermédiaire.**

Le Fonds soutient:

- les pêcheurs dans la transition vers une pêche durable;
- le développement durable de l'aquaculture;
- protection et la rénovation des écosystèmes marins et littoraux;
- la mise en œuvre de la politique maritime.

**2014 – 2020 : 16,2 millions d'euros pour la Région PDL – 240 projets financés avec un taux de cofinancement du FEAMP de 75%**



L'EUROPE S'ENGAGE EN PAYS DE LA LOIRE



Merci. Je vais vous donner quelques informations concernant le FEAMPA. Vous pouvez le constater, de « FEAMP », nous sommes passés à « FEAMPA » pour la période 2021-2027. Le terme « aquaculture » aura été rajouté sur le titre général. C'est donc le fonds européen pour les affaires maritimes, la pêche et

l'aquaculture. L'enveloppe pour la France s'élève à 600 millions d'euros pour la nouvelle période 2021-2027, dont 17,1 millions d'euros pour la Région des Pays de la Loire en tant qu'organisme intermédiaire.

Ce fonds soutient en particulier les pêcheurs dans la transition vers une pêche durable, le développement durable dans l'aquaculture. Il finance également des projets destinés à créer des emplois et à améliorer la qualité de vie le long du littoral européen, évidemment le développement durable de l'aquaculture. Enfin, il soutient la mise en œuvre de la politique maritime. Dans ce budget total, la gestion du programme est répartie entre une gestion partagée et directe entre les services de la Région et les services de l'État. Il est important de retenir que le nouveau programme va soutenir la petite pêche côtière, les jeunes pêcheurs, ainsi que les régions ultrapériphériques et qu'il contribue à la réalisation des objectifs du Green Deal européen qui est la feuille de route pour les politiques climatiques et environnementales de l'UE.

Je vous apporte quelques éléments par rapport à la période 2014-2020. En tant qu'autorité de gestion du FEAMP, la Région a financé 240 projets ligériens, avec un taux de cofinancement de 75 %. L'enveloppe globale pour les Pays de la Loire était de 14,1 millions d'euros au départ, mais elle a été rallongée de 16,4 millions d'euros pour une bonne administration. Les trois thématiques les plus représentées étaient : l'aide à l'aquaculture, le soutien aux ports de pêche, notamment la modernisation des criées et des halles à marée, l'aide à la commercialisation.

**Delphine GOUJON** – Merci Anais. Je vais continuer avec quelques éléments sur Horizon Europe, le premier des fonds sectoriels que j'ai évoqués tout à l'heure.

## Horizon Europe – Recherche et innovation

Programme-cadre pour la recherche et l'innovation au niveau européen. Organisé en piliers, le programme inclut plusieurs dispositifs pour soutenir la recherche et favoriser la montée en échelle (scaling up) des innovations.

**Contacts & Infos clés**

- ☐ Commission européenne
  - ☐ [Plateforme d'AAP](#)
  - ☐ [Informations générales](#)
- ☐ Agence CINEA - [Infos](#)
- ☐ Ministère de l'enseignement supérieur et de la recherche
  - ☐ Site dédié : <https://www.horizon-europe.gouv.fr/>
  - ☐ [Lien](#) vers les replay de webinaire sur Horizon Europe
  - ☐ Points de Contacts Nationaux (PCN) – [Contacts](#)

**Type d'activités financées:** Recherche et Innovation (RIA, IA, CSA)

**Budget 2021-2027:** 95 Mds €

**Critères d'évaluation:** excellence, mise en œuvre, impact

**Critères de participation** – projets collaboratifs

- Au moins 3 entités légales participent
- Indépendantes entre elles et établies dans des Etats membres ou associés différents

**Des dispositifs monobénéficiaires:** Conseil européen de la Recherche, Conseil européen de l'innovation

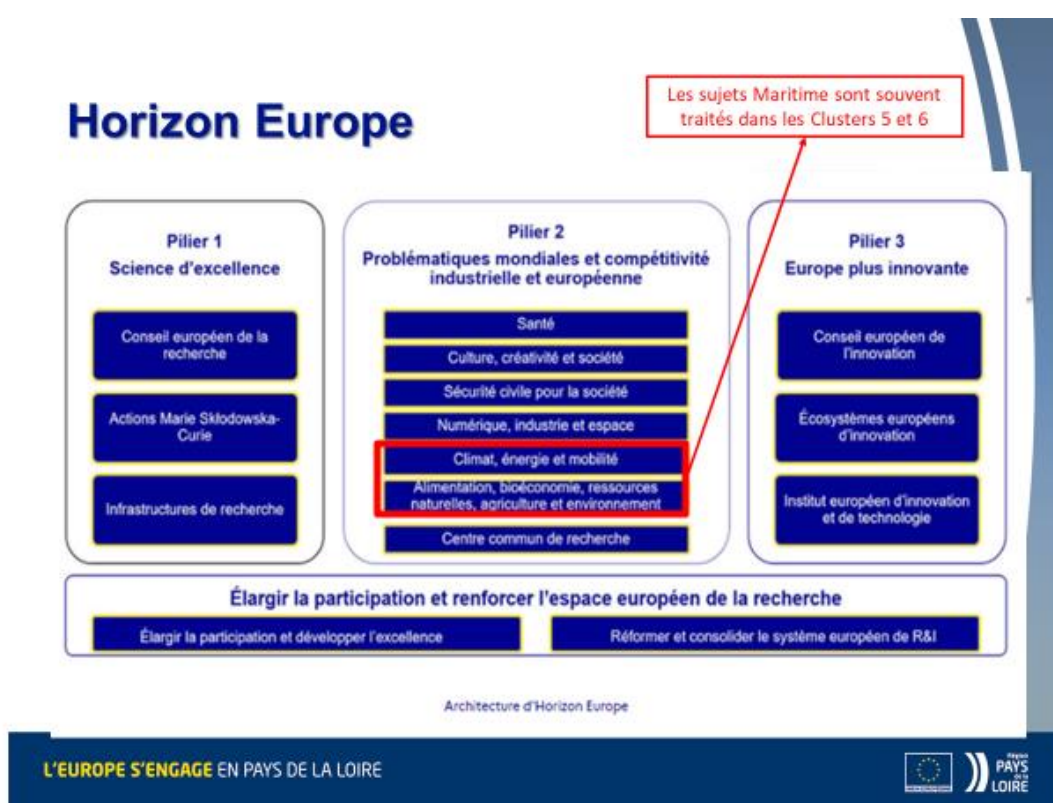
**Exemples de bénéficiaires en Pays de la Loire:** Central Nantes, Universités Nantes Métropole, starts up et PME, Chantiers de l'Atlantique, pôles de compétitivité, ...

L'EUROPE S'ENGAGE EN PAYS DE LA LOIRE

Nous sommes dans une dynamique recherche et innovation. Sur la gauche de la diapositive, vous voyez apparaître quelques contacts, à la fois sur le site de la Commission européenne, mais surtout, un lien essentiel est celui du MESRI, ministère de l'Enseignement supérieur, de la Recherche et de l'Innovation. Cela permet de vous donner les coordonnées des points de contact nationaux, thématique par thématique.

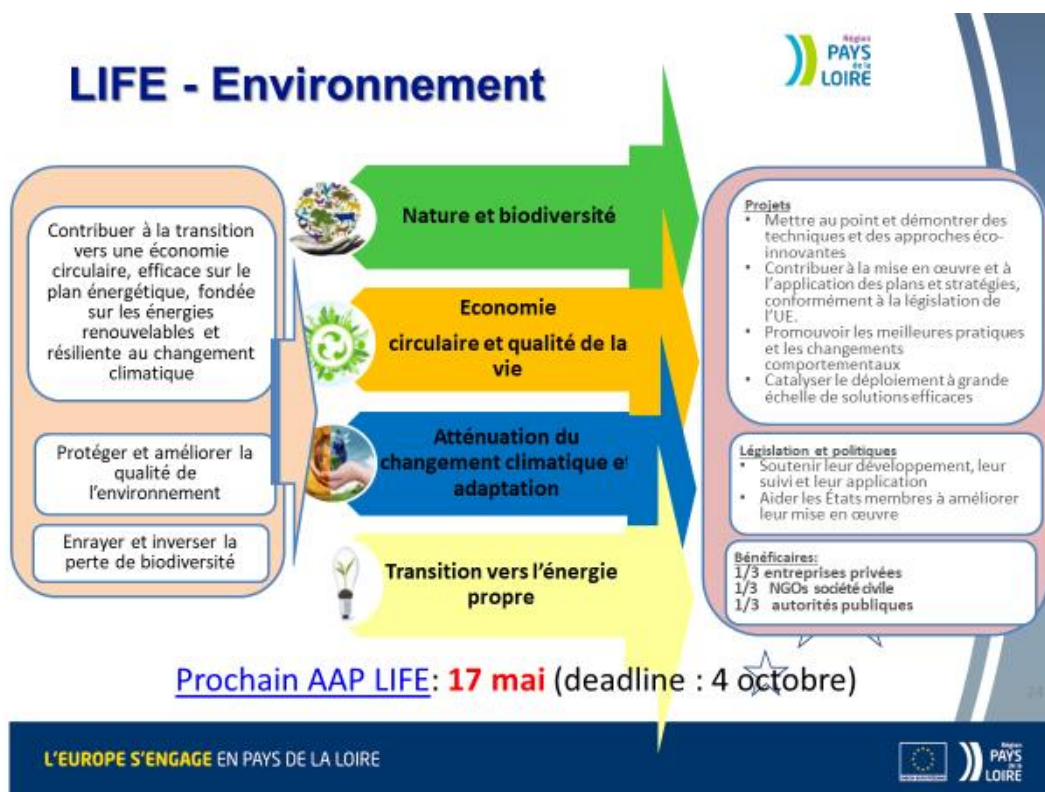
En ligne, vous avez également la publication de tous les appels à projets, quasiment en temps réel. S'il y a une information à retenir sur cette diapositive, c'est le lien vers le MESRI.

Nous vous indiquons quelques critères de sélection pour émerger sur ce programme Horizon Europe. Il s'agit bien évidemment de l'excellence. Nous allons également évoquer la mise en œuvre des projets opérationnels et l'impact. Quand on se lance sur des dispositifs de cette ampleur, de cette envergure, la Commission européenne a de véritables exigences sur les retombées que l'on va devoir quantifier, à la fois pour l'écosystème régional, mais également pour l'ensemble des États membres prenant part au consortium. La grande différence avec les fonds structurels dont nous venons de parler avec le FEAMPA réside dans le fait que cela concerne un État membre, un acteur sur un territoire. Pour Horizon Europe, de façon quasi systématique, à une ou deux exceptions près, ce sont des associations avec au moins deux autres États membres. Vous devez être au moins trois et malgré tout, vous avez la possibilité d'associer dans votre projet ce que l'on appelle « un pays tiers » ou « un pays associé », comme le Royaume-Uni qui est en train de mener ses négociations.



À quoi ressemble ce programme Horizon Europe de 95 milliards d'euros ? Il est découpé en plusieurs piliers. Celui qui va particulièrement nous concerner aujourd'hui est le second, que vous voyez au milieu de la diapositive qui représente 53 % des 95 milliards. Pour vous, l'intérêt portera plus spécifiquement sur les deux clusters en rouge : le n° 5 sur l'énergie, le climat, le transport et le n° 6 sur tout ce qui sera alimentation, économie circulaire, agriculture.

Il y a un focus spécifique pour certains d'entre vous qui sont particulièrement intéressés par le transport maritime, un webinar que vous pouvez trouver, dont vous aurez le lien en commentaire sur les diapositives lorsque nous vous enverrons le diaporama. Il vous donnera un grand nombre d'informations sur les modalités de dépôt, les critères d'éligibilité. Il y a été organisé il y a quelques mois par le ministère de l'Enseignement supérieur, de la Recherche et de l'Innovation.



Je vais continuer en vous donnant quelques informations sur LIFE, un ancien dispositif sectoriel datant de 1992. Quelques centaines de milliers de projets ont été soutenus. Pour la période 2021-2027, nous avons quatre grands axes d'intervention.

Un axe est celui de la nature et de la biodiversité. Pour vous donner un ordre d'idée, ce sont 2,1 milliards pour ces prochaines années. C'est là que nous retrouverons par exemple tous les financements des zones Natura 2000, toute la protection des écosystèmes. La protection des espèces peut également émerger sur ce dispositif. Contrairement à Horizon Europe pour lequel je vous disais précédemment qu'il fallait trois États membres, pour LIFE, vous pouvez avoir des projets dits « standards », simples, avec un seul État membre.

Le deuxième axe est celui de l'économie circulaire et de la qualité de vie. Nous allons retrouver tout ce qui sera protection des milieux marins, des sols, de l'air, de l'eau, ainsi que tout ce qui sera en lien avec l'économie circulaire et la gestion des déchets. Pour vous donner un ordre d'idée, c'est 1,3 milliard.

Le troisième axe porte sur le changement climatique, la transition climatique de façon générale, avec 0,95 milliard d'euros.

Le dernier concerne la transition vers les énergies propres. C'est relativement diversifié, puisque cela peut concerner de nouveaux modèles économiques, de nouveaux services permettant d'aller vers des énergies plus propres, des études.

## LIFE - Environnement

- ❑ Plusieurs types de projets:  
Budget total : **5,4 milliards d'euros**
  - "Projets intégrés" et projets "stratégiques pour la nature" (sous-programme N&B) : lourds projets, d'envergure régionale voire nationale
  - **Projets d'action standard** : projet classique, pouvant être porté par une PME.
- ❑ Taux de cofinancement:
  - Règle générale: **60%**
  - Projets portants sur habitats / espèces protégés : 75%
  - Projet du sous-programme TEP: 95%
- ❑ Informations clés:
  - Pour des projets démonstrateurs, pilotes et / ou d'animation, sensibilisation sur l'environnement et le climat,
  - En lien avec les politiques européennes et nationales,
  - Promouvoir les meilleures pratiques et les changements comportementaux,
  - Catalyser à grande échelle le déploiement de solutions efficaces.
  - Appels à projet annuels, en général au printemps.



L'EUROPE S'ENGAGE EN PAYS DE LA LOIRE



Les taux d'intervention vont différer en fonction des axes d'intervention. Pour les projets standards, de manière générale, la règle est 60 % du coût global du projet. En revanche, il y a une spécificité pour tout ce qui concerne les espaces naturels. Le taux d'intervention pourra être de 75 % et monter jusqu'à 95 % pour tous les projets du quatrième axe que j'évoquais, celui de la transition vers les énergies propres.

Je vous donne quelques informations que vous pouvez avoir en tête, mais nous y reviendrons tout à l'heure. Lorsqu'un porteur de projet ligérien souhaite se lancer dans cette grande aventure, nous l'accompagnons autant que nous le pouvons. Nous sommes également là pour vous donner des astuces et voir avec vous quelles sont les bonnes informations à glisser dans votre formulaire de demande de subvention. Pour LIFE, vous pouvez aller sur des actions qui seront des démonstrateurs, des pilotes, dans une perspective de répliquabilité. Ce que l'on a créé dans ce projet, comment peut-on le générer à l'échelle d'un territoire plus vaste ? De manière générale, vous pouvez également aller sur des actions d'animation, de sensibilisation, mais toujours en lien avec le climat, la biodiversité et l'environnement. Évidemment, il sera également important d'être dans une forme de cohérence avec les politiques publiques nationales et régionales ligériennes.

Comme vous l'avez peut-être lu sur la diapositive précédente, nous fonctionnons par appels à projets. Il y en a un par an, très souvent au printemps. Le prochain sera ouvert à partir du 17 mai. Nous les publions sur le site Internet du Conseil régional.

Je cède la parole sur le MIE.

## MIE – Mécanisme d'interconnexion européen

- ❑ Trois volets dans le cadre du MIE : Transports (25,81MM€), Energie (5,84 MM€), Numérique (2,07MM€)

Possible de financer des études (50%) et infrastructure (30%)

Avec pour objectif de **financer le développement d'infrastructures durables et hautement performantes dans les domaines des transports, du numérique et de l'énergie.**

- ❑ 33,71 milliards d'euros sur la période 2021/2027

- ❑ Programme de travail 2021-2023 : budget de 18.2 milliards d'euros.  
3 calls (5.5 milliards €) en 2021, 2022 et 2023

Exemples d'AAP en 2021 :

- Facilité pour carburants alternatifs (AFIF),
- Projets sur le réseau central du réseau transeuropéen de transport,
- Mobilité intelligente et interopérable,
- Mobilité sûre et sécurisée,
- Mobilité durable et multimodale



L'EUROPE S'ENGAGE EN PAYS DE LA LOIRE



**Anais GIRARD** – Merci. Je vais vous parler du mécanisme d'interconnexion en Europe. Il s'agit d'un programme permettant les investissements dans des projets d'infrastructures, dans trois volets, que nous avons mentionnés tout à l'heure : le transport, l'énergie et le numérique. Pour la période 2021-2027, le programme est doté de 33,71 milliards d'euros. Une première période de travail sur 2021-2023 est dotée de 18,2 milliards d'euros, avec 3 appels : un appel annuel de 5,5 milliards en 2021, en 2022 et en 2023.

Pour 2021, je vous ai donné quelques exemples et avant d'en arriver là, il y a trois volets : le développement d'infrastructures énergétiques européennes d'intérêt commun qui sont pré-identifiées par la Commission européenne, le développement d'infrastructures de transport transeuropéen également pré-identifiées par la Commission européenne et le développement des télécommunications. L'objectif global de ce programme est de stimuler la croissance. Les enveloppes sont réparties de la façon suivante : 8 millions pour les transports, 5,8 millions pour l'énergie et 2 millions sur le numérique.

Les porteurs de projet pouvant émarger sur cet appel sont l'État membre, c'est-à-dire la France en tant que porteur de projet, les entreprises, les organisations internationales, mais également les organismes privés et publics.

C'est une subvention, mais il y a différents taux de cofinancement. Pour les études et les travaux, les coûts éligibles sont de l'ordre de 20 % à 50 % et peuvent aller jusqu'à 85 %, si le pays est bénéficiaire du fonds de cohésion.

Je vous ai indiqué ici quelques exemples d'appels à projets lancés en 2021, notamment sur la mobilité intelligente et interopérable ou la mobilité durable et multimodale. Il s'agit du type de projets pouvant être financés.

Le point de contact national qui pourra vous apporter davantage d'informations et vous aider de manière un peu plus détaillée sur ce programme est le ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie. Nous indiquerons les contacts sur les slides que nous vous enverrons à la fin.

**Delphine GOUJON** – Comme nous avons conscience qu’il n’est pas toujours évident de se retrouver dans ce labyrinthe d’opportunités financières, nous avons souhaité prolonger notre présentation avec des exemples de porteurs de projet éligibles.

Vous êtes dans le domaine de la pêche, une collectivité territoriale ou un industriel. Quels sont les dispositifs principaux ? Nous ne sommes pas dans une totale exhaustivité, mais il s’agit de voir ensemble vers quels financements vous pouvez vous orienter.

## La pêche - aquaculture

**Entreprise Bigot Laurent , une entreprise piscicole (49)**  
FEAMP - Mesure 48 –174 246 euros d’aides publiques dont 130 695 euros de FEAMP

Création de deux hangars, d'une ligne de transformation aliments et achat de matériels productifs  
(mesure 48)


**Entreprise Jérémie Dion (44)**  
FEAMP – 35 851 euros au total dont 23 300€ de FEAMP

Achat d'un navire de 10,50m en polyester pour la pratique d'une pêche à la palangre  
(Mesure 31)  
Remotorisation à puissance égale – diminution de la consommation. Navire LE DALIT  
(Mesure 41)

**Entreprise LA SABLAISE , une entreprise de transformation(85)**  
FEAMP - 500 000 euros d’aides publiques dont 375 000 euros de FEAMP

Agrandissement et optimisation de l'outil de production (mesure 69)

L'EUROPE S'ENGAGE EN PAYS DE LA LOIRE



**Anaïs GIRARD** – Nous allons commencer par la pêche et l’aquaculture. Nous avons pris deux exemples. Le premier exemple est celui de l’entreprise Bigot Laurent, une entreprise piscicole dans le Maine et Loire ayant bénéficié du FEAMP, notamment de la mesure 48, pour la création de deux hangars et d’une ligne de transformation des aliments et achat de matériels productifs. Il a bénéficié d’un peu plus de 130 000 euros de FEAMP pour un projet d’un total de 174 000 euros. Le deuxième exemple que nous vous présentons est celui de l’entreprise Jérémie Dion basée en Loire-Atlantique. Il s’agit là de deux mesures différentes, la mesure 31 et la mesure 41, pour l’achat d’un navire et la remotorisation à puissance égale, dans l’objectif de diminuer la consommation.

L’objectif est de vous montrer que différents types de projets peuvent être financés dans le cadre du FEAMPA. De nombreuses mesures ont été négociées sur la prochaine période de programmation. À nouveau, si vous souhaitez des détails, nous vous les donnerons.



## La pêche - aquaculture

### Dispositifs auxquels vous pouvez émarger dans le domaine de la pêche

- FEAMPA : aide à l'installation à la pêche, remotorisation et modernisation des engins de pêche, investissement matériels pour l'aquaculture (chalands...), transformation des produits de la mer (investissements matériels), actions de recherche et d'innovations d'ampleur régionales.
- Horizon Europe : **recherche et innovation**
- Erasmus + : **formation professionnelle et apprentissage, partage de bonnes pratiques**
- Interreg Espace Atlantique : développement de technologies, études de faisabilités (TRL 6 à 8), partage de bonnes pratiques, études environnementales, actions pilotes

**Environnement, efficacité énergétique, économie circulaire, protection et préservation de la nature, de la biodiversité et infrastructures vertes.**

L'EUROPE S'ENGAGE EN PAYS DE LA LOIRE



La *slide* suivante montre d'autres dispositifs auxquels vous pouvez émarger. Nous vous avons parlé du FEAMPA. Ce sera tout ce qui touche à l'aide à l'installation à la pêche, la remotorisation et la modernisation des engins de pêche, l'investissement en matériels pour l'aquaculture, la transformation des produits de la mer, des actions de recherche et d'innovation d'ampleur régionale. Tout à l'heure, nous avons également parlé d'Horizon Europe pour tout ce qui est recherche et innovation. Nous voulions également mentionner qu'Erasmus + est un programme sur lequel on peut émarger en tant que professionnel, sur la formation professionnelle, l'apprentissage et le partage de bonnes pratiques. Différentes clés sont disponibles dans ce programme et permettent le partage et l'échange de bonnes pratiques. Le programme Interreg Espace Atlantique est davantage porté sur le développement des technologies, les études de faisabilité avec des TRL de 6 à 8, le partage de bonnes pratiques et les études environnementales. Les domaines soutenus par le programme Espace Atlantique sont : l'environnement, l'efficacité énergétique, l'économie circulaire, la protection et la préservation de la nature, la biodiversité et les infrastructures vertes.

**Delphine GOUJON** – Merci Anaïs. J'apporte une précision que je n'ai pas apportée tout à l'heure sur Horizon Europe, le pilier 2. Je vous disais qu'il y avait le cluster n° 5 sur l'énergie, la mobilité, le transport et le cluster n° 6 sur l'alimentation et l'agriculture. Globalement, sur ces projets, nous sommes sur un montant moyen de cinq millions d'euros, pour vous donner un ordre d'idée des consortiums pouvant être montés sur Horizon Europe. Les taux de cofinancement sont très intéressants. Ils peuvent aller de 70 % à 100 %.

## Les collectivités locales

Exemple de la collectivité de La Baule (44)

➤ Programmes sur lesquels elle a émergé

➤ FEDER

➤ Site Natura 2000

Animation des sites Natura 2000 du bassin de Guérande

Financement UE : 48 913€

➤ Travaux de confortement du quai Jules Sandeau et du quai Inverness

Axe 5 du FEDER : Promouvoir la prévention et la gestion des risques et

préserver l'environnement

Financement UE : 279 764,29€ (40%) / budget total 699 410,72€

➤ LIFE

**Sallina** – 4 889 000 € dont environ 60% pour des actions de restauration des milieux naturels sur 5 ans.

Principaux enjeux de biodiversité visés :

L'habitat lagunaire, Les prés salés, L'avocette élégante

➤ Programmes sur lesquels elle pourrait émerger

➤ Erasmus + : formation professionnelle, bonne pratique

➤ MIE : volet numérique (déploiement 5G, WIFI4UE – Pornic, Thouaré sur Loire)

➤ Interreg Europe : Amélioration des politiques publiques

➤ Interreg Espace Atlantique : développement de technologies, études de faisabilité (TRL 6 à 8),

partage de bonnes pratiques, études environnementales, actions pilotes

➤ FEAMPA : actions collectives, investissements collectifs notamment pour les ports, pour les lotissements conchylicole, CCI et syndicats mixtes sont aussi éligibles.

L'EUROPE S'ENGAGE EN PAYS DE LA LOIRE



Je vais continuer avec les collectivités territoriales. De la même manière, nous souhaitons vous proposer quelques exemples de projets financés sur la période précédente. La collectivité de La Baule a bénéficié d'opportunités sur le FEDER, avec un site Natura 2000 et un financement de l'ordre de 48 000 euros. Vous voyez que les financements européens sont d'une grande diversité, à la fois en termes de montants et de thématiques. Également sur du FEDER, il y a le confortement des quais Jules Sandeau et du quai Inverness, dans le cadre de la prévention et de la gestion des risques et de la préservation de l'environnement. Le montant est de 279 000 euros de l'Union européenne.

Sur la période 2021-2027, je vais vous donner quelques indications de ce qui pourra être financé. Nous avons sélectionné trois grandes catégories pour aujourd'hui. La première est tout ce qui va concerner les digues et la protection du littoral, à la fois sur du financement d'études, mais également sur des travaux. Il y aura également des financements sur l'économie circulaire. Bien évidemment, la troisième grande catégorie est celle des énergies marines renouvelables, pour laquelle des financements FEDER pourront être octroyés pour la production, mais également le réseau et le stockage. Il y aura deux portes d'entrée sur le programme FEDER : une porte d'entrée sur ce qui sera recherche et développement, avec des TRL plutôt bas – pour ceux qui connaissent ce vocabulaire – et une partie plus proche du marché, avec des démonstrateurs et donc des TRL un peu plus élevés.

Sur la partie FEDER pour une collectivité territoriale, nous vous donnons simplement une indication sur les ITI. Je ne sais pas si c'est quelque chose que vous avez déjà entendu. C'est un acronyme, I, T, I. qui signifie Investissement territorial intégré. Il y en aura 14 sur la prochaine période de programmation. Ce sont 14 villes ou agglomérations qui se répartissent une enveloppe de 62 millions d'euros et vont la gérer, c'est-à-dire que la Région la leur octroie. En tant que porteur de projet, vous pouvez également aller émerger directement auprès de ces enveloppes financières.

Toujours pour les collectivités territoriales, vous pouvez solliciter des financements sur LIFE. Nous vous avons donné l'exemple d'un grand projet qui s'appelle « la Sallina », avec un montant de dotations

européennes d'un total de cinq millions d'euros sur une période de cinq années. Sur les financements européens, ce sont souvent des périodes de deux, trois, quatre années de mise en œuvre.

Quels autres dispositifs peuvent être intéressants pour vous sur la période 2021-2027 pour les collectivités territoriales ? Nous en avons sélectionné quelques-uns, dont à nouveau Erasmus + pour de la formation professionnelle.

Vous pouvez également aller sur le MIE, avec le volet numérique. Sur la période 2014-2020, il s'agit davantage de vous donner une indication, mais il existait un dispositif sur le Wi-Fi et certaines villes en ont bénéficié. C'étaient des montants de 15 000 euros, afin de donner l'accès au Wi-Fi dans tous les lieux publics. Cela pouvait aller d'un musée à un parc, une bibliothèque, un hôpital. Pour vous donner des exemples, les villes de Pornic et de Thouaré sur Loire en ont bénéficié. Sur la prochaine période de programmation, ce dispositif ne sera probablement pas reconduit, mais remplacé par un autre en termes de déploiement de la 5G.

En tant que collectivité territoriale, vous pouvez également élargir au programme Interreg Espace Atlantique. Comme nous l'avons dit, ce dispositif a un fort volet maritime qui vous permet de subventionner vos projets jusqu'à 85 % de votre coût total. Cela nécessite de réunir d'autres États membres avec vous. Vous devez être trois au minimum. Pour votre information, un appel à projets a été ouvert et sera clôturé au 31 mai. Il est certain qu'il est quasiment impossible de monter un consortium dans ces délais, mais comme je l'ai dit pour d'autres programmes, il y a un à deux appels à projets par an. Pour vous donner une indication sur ce programme Espace Atlantique, un axe entier porte sur l'innovation bleue, la compétitivité bleue. Un axe porte sur l'environnement bleu. Il y a ensuite un volet sur les projets culturels et touristiques avec un angle maritime. Le dernier est celui des financements envisagés sur de nouveaux modes de gouvernance. À ce stade, sur Espace Atlantique, nous n'avons pas la possibilité de diffuser les fiches projets et les exemples très précis des actions éligibles, mais nous devrions pouvoir le faire très prochainement.

En tant que collectivité territoriale, la dernière piste est évidemment celle du FEAMPA, avec des actions collectives, des investissements collectifs, des lotissements conchylicoles qui ont été financés sur la précédente période. Nous avons également ajouté les chambres consulaires qui peuvent émerger au FEAMPA. Nous voulions également préciser que les syndicats mixtes étaient éligibles.

## Les industriels

- **Programmes sur lesquels ils ont émergés**
    - **Neoline** - FEDER – projet transport – cargo à voile.
    - **Airseas** – FEAMPA – projet SeaWing 4Blue – transport – kite pour tirer un bateau.
    - **LHD** – REACT UE (FEDER) – motorisation électrique pour navire (avec l'entreprise VEBRAT)
  - **Programmes sur lesquels ils peuvent émerger**
    - **Erasmus +** : Formation professionnelle et apprentissage, partage de bonnes pratiques
    - **Horizon Europe** : projets collaboratifs (académique et entreprises), Mission régénérer notre océan et nos eaux.
    - **MIE** : énergie et numérique
    - **Interreg Espace Atlantique** : développement de technologies, études de faisabilités (TRL 6 à 8), partage de bonnes pratiques, études environnementales, actions pilotes
- Environnement, efficacité énergétique, économie circulaire, protection et préservation de la nature, de la biodiversité et infrastructures vertes.**

L'EUROPE S'ENGAGE EN PAYS DE LA LOIRE



**Anaïs GIRARD** – Pour terminer ce panorama, nous avons choisi de mettre en avant le côté industriel, afin de vous montrer que des clusters, des entreprises peuvent également émerger sur des programmes européens.

Nous avons choisi trois exemples qui ont été menés grâce au Pôle Mer Bretagne Atlantique qui est présent dans la salle. Un premier projet, Neoline, a été soutenu grâce à du FEDER sur du transport, notamment le développement de cargos à voile. Un deuxième projet, Airseas, a été soutenu par le FEAMPA. Il avait pour objectif de développer un kite pour tirer un bateau. Enfin, un troisième projet, LHD (Lamanage Huchet Desmars), a été financé par REACT UE, l'ajout du plan de relance de l'Union européenne ayant permis d'abonder le FEDER avec des fonds supplémentaires. Ce projet porte sur la motorisation électrique pour navires, en partenariat avec l'entreprise VEBRAT.

Nous n'avons pas mentionné d'exemple sur Horizon 2020 qui est l'ancien Horizon Europe. Nous aurions pu, mais avons choisi de rester sur les fonds structurels et les investissements. Cependant, les entreprises et les clusters, les industriels de manière générale peuvent également émerger sur le programme Erasmus + dont nous vous avons parlé précédemment, toujours sur le volet formation professionnelle et apprentissage. Ils peuvent également émerger sur Horizon Europe, avec des projets collaboratifs qui incluent le secteur académique et les entreprises. Si vous êtes intéressés, nous pourrions également vous reparler de la mission « Régénérer notre océan et nos eaux ». Ce sont également à nouveau les programmes MIE et Interreg Espace Atlantique, toujours sur le volet développement des technologies, études de faisabilité et partage de bonnes pratiques sur tout ce qui touche à l'environnement et à la biodiversité.

## 4. Ressources et interlocuteurs à votre disposition

- En Région
- A Bruxelles

Une offre complémentaire



L'EUROPE S'ENGAGE EN PAYS DE LA LOIRE



**Delphine GOUJON** – Comme vous avez constaté que tout cela était très simple, nous vous proposons un accompagnement, à la fois en région et à Bruxelles.

## EN REGION

- 1) Sensibilisation, information, détection, orientation :
- 2) Aide au montage /accompagnement des porteurs de projets (ligériens ou Région)
- 3) Communication et valorisation des projets soutenus
- 4) Mise en réseaux des acteurs

<https://www.paysdelaloire.fr/mon-conseil-regionale/les-missions/europe>



L'EUROPE S'ENGAGE EN PAYS DE LA LOIRE



Au niveau du Conseil régional, le service action européenne s'est structuré autour d'une offre de services à votre disposition, avec quatre grands axes. Le premier est de faire de la sensibilisation, de l'information, de la détection et de vous orienter vers le bon dispositif. Un événement comme celui d'aujourd'hui s'inscrit

parfaitement dans cette logique. Dans les prochaines années, nous souhaitons également venir à votre rencontre dans les territoires. Par exemple, nous organisons un événement le 6 juillet prochain, en partenariat avec le service pêche et aquaculture du Conseil régional, afin de venir communiquer de l'information sur la prochaine période de programmation, spécifiquement sur le FEAMPA et de pouvoir en faire un bilan. Nous avons ainsi nombre d'événements prévus ces prochains mois. Nous sommes également à votre disposition pour en créer sur mesure, à votre demande, en fonction de vos besoins.

Dans cette offre de services, nous avons un deuxième axe portant évidemment sur l'aide au montage, afin de vous accompagner. Nous l'avons évoqué à plusieurs reprises ces trois derniers quarts d'heure. Nous avons des forces vives, des ressources humaines au sein du service action européenne, notamment pour tout ce qui est fonds sectoriels et Interreg. Vous avez également des interlocuteurs précieux au sein des services FEDER et pêche et aquaculture.

À cet endroit, je voulais également mentionner un dispositif spécifique qui s'appelle « S 2020 », dont le nom va changer très prochainement, à partir de la fin de cette année. Nous vous proposons des heures de cabinet de consultants. Pour le moment, nous avons un dispositif de 60 heures à votre disposition. Il ne s'agit pas de monter tout votre dossier, mais en tout cas de vous aider à la rédaction, à la constitution de votre consortium, y compris pour trouver des partenaires dont vous pourriez avoir besoin, sans que vous ayez forcément des contacts en Lituanie ou ailleurs en Europe.

Nous devrions vous proposer deux formules sur la prochaine période, avec un forfait plus soft, de l'ordre de 20 ou 30 heures, dans la mesure où vous souhaitez redéposer un dossier, parce que cela n'aurait pas fonctionné la première fois ou qu'il s'agit d'un programme demandant moins d'investissement qu'un autre. Typiquement, avec Horizon Europe, vous êtes automatiquement sur un forfait de 60 heures. Avec Erasmus, si vous avez déjà une certaine aptitude en interne, nous pouvons envisager un forfait un peu moins important.

Nous avons un troisième axe dans l'offre de services, sur la communication et la valorisation des projets. De la même manière, n'hésitez pas à revenir vers nous. Nous avons un site Internet, que nous actualisons au quotidien. Nous pouvons communiquer. Nous travaillons en très étroite collaboration avec la Direction de la communication du Conseil régional. Nous pouvons également valoriser vos initiatives sur les réseaux sociaux et travailler avec vous sur des communiqués de presse, en tout cas les relayer.

Le dernier axe de cette offre de services est la mise en réseau des acteurs. Certains d'entre vous ici présents sont membres du Hub Europe qui réunit toutes les têtes de réseau de la région des Pays de la Loire dans le domaine de la recherche et de l'innovation. Nous avons un Hub spécifique sur la bioéconomie. Récemment, nous avons également lancé un Hub numérique très transversal. Pour l'instant, il est exclusivement interne au Conseil régional, mais devrait s'ouvrir à des acteurs externes d'ici quelques mois.

**DPE**

**Delphine Goujon** : Cheffe du service action européenne (sectoriels/Interreg)  
06.72.61.78.48 – [delphine.goujon@paysdelaloire.fr](mailto:delphine.goujon@paysdelaloire.fr)

**Anais Girard** : Cheffe de projets européens (maritime)  
06.27.92.07.57 – [anais.girard@paysdelaloire.fr](mailto:anais.girard@paysdelaloire.fr)

**Coline Fiquet** : Cheffe de projets européens (Interreg)  
02.28.20.60.89 – [coline.fiquet@paysdelaloire.fr](mailto:coline.fiquet@paysdelaloire.fr)

**DAPA**

**Magali Prigent** : Cheffe de service pêche et aquaculture  
02.28.20.64.04 – [magali.prigent@paysdelaloire.fr](mailto:magali.prigent@paysdelaloire.fr)



**L'EUROPE S'ENGAGE EN PAYS DE LA LOIRE**



Nous avons inséré quelques contacts. N'hésitez pas à revenir vers nous, au sein de la Direction des politiques européennes ou de la Direction agriculture, pêche et aquaculture. Nous voulions également mentionner le Bureau de représentation Pays de la Loire à Bruxelles qui est notre partenaire privilégié, avec lequel nous communiquons quasiment quotidiennement. Il a un statut associatif.

**L'Association Pays de la Loire Europe**



**Les membres :**

































**Anaïs GIRARD** – Beaucoup d'entre vous ont certainement déjà entendu parler de l'association Pays de la Loire Europe. Elle a plusieurs membres, dont bien évidemment la Région des Pays de la Loire, mais également plusieurs départements, la chambre des métiers et de l'artisanat et le CESER.

## A BRUXELLES

**Nos missions:** représenter, accompagner, informer

- 

**Défendre les intérêts régionaux** auprès des institutions européennes ;
- 

**Informers les acteurs** sur les politiques et diverses opportunités européennes, notamment sur les fonds sectoriels ;
- 

Intensifier la **présence de la région** au sein de **réseaux d'influence européens** ;
- 

Apporter un soutien au montage de projets, notamment via la **recherche de partenaires et la valorisation** des projets.
- 

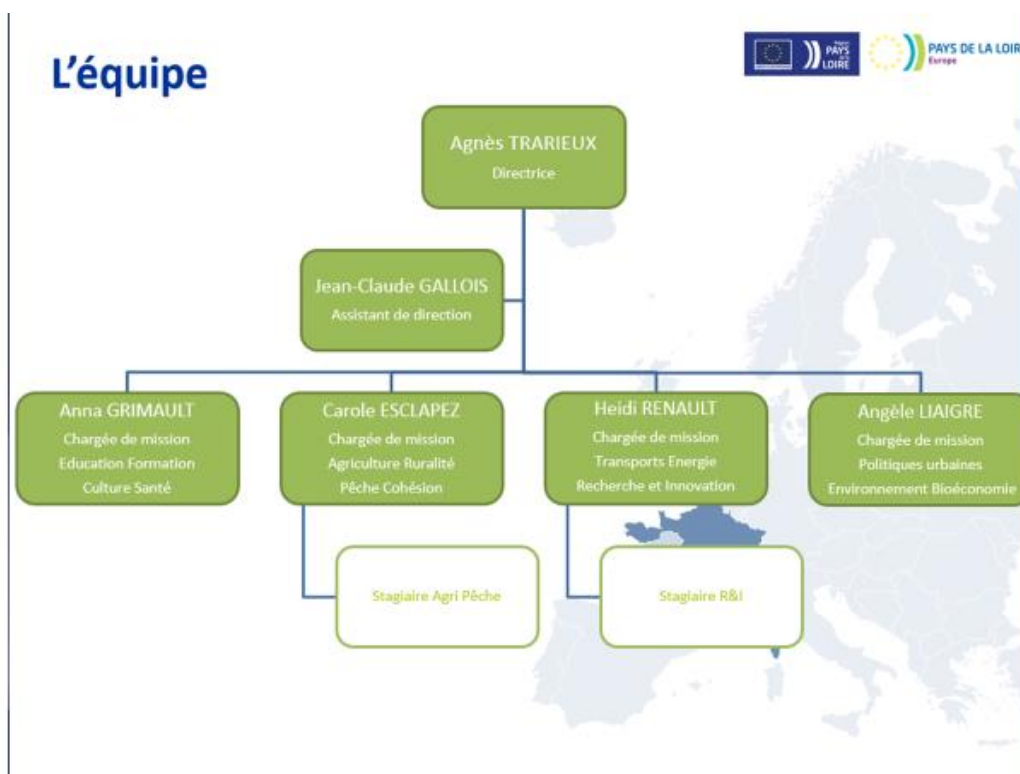
**Accueillir** à Bruxelles les élus, les services et autres acteurs de la région.

L'EUROPE S'ENGAGE EN PAYS DE LA LOIRE



Ceux qui ont déjà été en contact avec l'équipe d'Agnès TRARIEUX le savent, l'objectif est de vous représenter, de vous accompagner et de vous informer, de défendre les intérêts régionaux auprès des institutions européennes. Le Bureau est idéalement localisé à Bruxelles, au niveau du rond-point Schuman. L'objectif est également d'informer les acteurs, vous, sur les différentes politiques et opportunités européennes pouvant exister, d'étendre et d'intensifier la présence de la Région dans les réseaux d'influence et d'apporter un soutien au montage, notamment via la recherche de partenaires et la valorisation des projets. Le Bureau a de très bonnes connexions avec les autres bureaux de représentation des autres régions européennes. Il y a une très bonne communication entre eux, ce qui fait que la recherche de partenaires est facilitée grâce à ce réseau. Enfin, le Bureau peut vous accueillir à Bruxelles, organiser des visites au niveau de la Commission européenne, du parlement, vous mettre en contact avec des commissaires, des eurodéputés sur des questions particulières. Cela fait partie de ses missions globales.





L'équipe est composée d'Agnès TRARIEUX, la Directrice, accompagnée par quatre chargés de mission : Anna GRIMAULT est plutôt sur la partie santé et culture, Carole ESCLAPEZ est sur la partie pêche, aquaculture, agroalimentaire et agriculture, Heidi RENAULT avec qui vous avez peut-être déjà été en contact est sur la partie transports, énergie et Angèle LIAIGRE est sur la partie environnementale, microalgues, énergie. Le Bureau est également accompagné par plusieurs stagiaires ayant des missions un peu particulières. Ils aident Carole et Heidi dans leurs missions au quotidien.

**Delphine GOUJON** – Au niveau du service action européenne, nous sommes structurés en effet miroir. Nous avons également quatre chefs de projet européens thématiques, avec des expertises sur certains sujets. Comme vous l'aurez déduit, c'est Anaïs GIRARD qui assure le suivi du maritime, des énergies marines renouvelables et de la pêche dans son ensemble.

Si vous avez des questions, nous sommes à votre disposition pour vous répondre. Merci.

**Christophe BOUIN** – Pour les sauveteurs en mer, nous avons un projet, dont nous avons discuté avec Mme HUGUES. C'est un pôle de formation qui devrait être rénové, reconstruit, etc. à Saint-Nazaire. Dans les agrégats que vous avez cités, j'ai essayé de trouver mon bonheur, mais je n'ai rien trouvé. Quel conseil pourriez-vous donner, si l'on s'oriente vers une recherche de financements européens ? Dans ce cadre, est-ce possible pour une association de bénévoles qui fait du sauvetage en mer ? Je vous pose peut-être une colle, mais c'est une vraie question pour nous.

**Delphine GOUJON** – Nous pouvons déjà vous répondre que vous ne pourriez pas élargir de manière certaine sur Interreg, puisqu'il s'agit d'un dispositif très local sur un projet à échelle territoriale. Vous ne pourriez pas non plus élargir sur les fonds sectoriels. J'aurais peut-être envie de poser la question, mais peut-être que vous pourriez sur le FEDER ou le FEAMPA.

**Alexandre ELY** – À ce stade, je voudrais faire une remarque à propos du projet SNSM. Le projet n'est pas uniquement local. Votre centre de formation est par nature à vocation plus large que la région.

**Christophe BOUIN** – Oui, il a une vocation nationale, nous sommes d'accord. La difficulté est de trouver le cadre du montage d'un projet. Cela dépasse-t-il le cadre départemental ? Moi, je ne représente que le Département pour la SNSM. Il s'agit d'alerter un peu les autorités du Siège de la SNSM à Paris qui n'avaient pas évoqué ce genre de financements européens. Je me demande s'il y a une opportunité ou pas. Allons-nous nous épuiser à chercher pour finalement tomber sur un mur ? Je pose une question très ouverte et je n'ai pas la réponse.

**Alexandre ELY** – Absolument. Merci pour cette précision. Je crois qu'il était utile de préciser le contexte, parce que ce n'est pas uniquement un projet local, à l'échelle locale ou même régionale. A priori, il s'agit vraiment d'un centre national de formation.

**Christophe BOUIN** – La seule différence est qu'il est basé à Saint-Nazaire.

**Delphine GOUJON** – A priori, vous n'avez pas d'autre partenaire européen.

**Christophe BOUIN** – À ma connaissance, non.

**Delphine GOUJON** – Nous sommes effectivement sur des fonds structurels. L'idée n'est surtout pas que vous vous épuisiez. Prenez directement contact avec nous. Nous pouvons passer les filtres dont vous parlez pour trouver la bonne porte d'entrée. C'est de notre responsabilité. Je vais donner la parole à Aloys DOMON, le chef du service FEDER. Il a peut-être une idée.

**Aloys DOMON** – Chef du service FEDER

Bonjour à tous. Pour compléter ces premiers éléments de réponse, au niveau du FEDER, nous avons ce qui a été indiqué tout à l'heure par mes collègues, à savoir un dispositif qui s'appelle « les investissements territoriaux intégrés ». C'est une enveloppe confiée aujourd'hui aux 9 principales agglomérations de la région, demain aux 14 plus grandes agglomérations. Parmi ces agglomérations, il y a la CARENE au niveau de Saint-Nazaire, là où s'implantera votre projet. Dans le cadre de cette enveloppe, nous avons un dispositif s'appelant « Une Europe plus proche des citoyens », sur lequel nous aurons une grande liberté de sélection des projets. C'est relativement nouveau au sein du FEDER, parce que jusqu'à présent, nous avons des axes très précis, avec des critères de sélection très ciblés, un peu comme pour d'autres projets européens. Là, la Commission nous a demandé d'avoir cette enveloppe, afin d'être un peu plus souples au niveau des agglomérations.

Il s'agit d'une enveloppe de 30 millions d'euros sur les 62 millions d'euros au global pour toutes les agglomérations. Au niveau de la CARENE, c'est quelque chose que nous pourrions regarder, afin d'envisager un financement. En revanche, il est très important de dire que sur ces enveloppes, la sélection est effectuée par les agglomérations. Ce n'est pas la Région en tant qu'autorité de gestion qui décide de soutenir tel ou tel projet. Ce sont les agglomérations qui décideront, avec leur partenariat local, quels sont les projets qu'elles souhaitent proposer. Ensuite, en tant qu'autorité de gestion, nous instruirons les demandes et procéderons aux paiements, mais vraiment sur la base du choix des agglomérations. L'idée est vraiment de donner aux acteurs locaux la possibilité de choisir leurs projets. Dans ce cadre, il y a potentiellement quelque chose à regarder pour votre projet.

**José JOUNEAU** – Président du COREPEM

Je reviens sur le FEAMP. Grosso modo, il faut trois ou quatre ans pour définir les clauses, mettre tout cela en partition, définir des lignes, des axes. Cela fait qu'au moment où il sort, cela correspond à un

instant où il n'est plus du tout en adéquation par rapport à la problématique. J'en veux pour preuve qu'aujourd'hui, tout ce qui a été défini sur la pêche est très bien défini et très clair, mais aucune ligne ne correspond à ce qui se passe pour la pêche en Pays de la Loire. Nous ne pourrions donc pas en profiter. L'installation de jeunes pêcheurs, les segments en surcapacité, les plans de sortie de flotte et autres ne sont pas intégrés. Comme malheureusement sur cette programmation, nous en voyons juste la fin sur le FEAMP et cela va forcément s'exercer de plein fouet sur le FEAMPA, avec des lignes qui sont aujourd'hui prévues, mais qui serviront à financer des plans de sortie de flotte. Quand on parle de modernisation des halles à marée et d'accompagner toute une filière, aujourd'hui, nous ne sommes plus du tout dans le même cadre. Le fonds qui va se mettre en place est déjà obsolète par rapport à ce qui est en train d'arriver. C'est un triste constat.

**Claire HUGUES** – Je comprends pourquoi vous dites cela. Néanmoins, si nous regardons la période FEAMP actuelle, je dirai deux choses. Premièrement, sur la pêche, nous rencontrons toujours des difficultés, parce que la réglementation est extrêmement forte et nous laisse assez peu de latitude, au travers du FEAMP, pour vraiment accompagner des transitions d'enjeu pour la pêche. Nous le côtoyons au quotidien et je comprends cette remontée, en particulier sur la pêche. Néanmoins, lorsque nous faisons un bilan sur le FEAMP actuel, nous avons certes envie de dire qu'il faut faire mieux, mais je fais tout de même deux constats. Le premier est que sur notre enveloppe régionale, nous sommes passés d'un budget FEAMP de 14,5 millions à environ 16 millions. De souvenir, cela ramène à peu près 23 millions de fonds publics au total, puisque lorsque nous parlons d'environ 16 millions, nous ne parlons que du FEAMP. Ils viennent évidemment s'accompagner d'une contrepartie nationale. Au bout du compte, ce sont tout de même 23 millions d'euros d'argent public au bénéfice de la pêche et de l'aquaculture en région Pays de la Loire, avec certes une difficulté sur la pêche. Nous allons également être lucides sur le fait qu'il est beaucoup plus facile d'accompagner les projets aquacoles que les projets pêche. Je suis lucide, nous ne sommes pas dans le monde des Bisounours. Cependant, nous avons tout de même 23 millions d'argent public de soutien.

Il faut retenir un autre élément, à savoir que l'enveloppe FEAMP dont on a donné un montant global est découpée avec une part nationale de ce fonds et une part pour les mesures régionales. C'est toute l'énergie que nous déployons, puisque vous parlez des plans de sortie de flotte. L'énergie que nous déployons également est de dire que les fonds dédiés aux mesures régionales qui sont plutôt dans une dynamique de développement économique, que ce soit pêche, aquaculture, transformation, criée, etc., nous faisons tout pour les utiliser au mieux et pour préserver cette part régionale de manière qu'elle serve au développement économique de la filière.

Je ne dis pas que je ne suis pas d'accord avec vous, parce que je rejoins le fait que nous avons tellement d'autres contraintes à côté et de telles contraintes de mise en œuvre, qu'elles soient calendaires ou réglementaires, que c'est compliqué. Je ne pourrais pas vous dire que cela nous permet d'actionner tous les leviers permettant de faire évoluer la filière pêche dans tous ses enjeux. Néanmoins, si nous regardons le verre à moitié plein, nous avons tout de même des fonds qui arrivent et ont servi les filières pêche et aquaculture du territoire, sans enjoliver la situation.

**José JOUNEAU** – Je vais jusqu'au bout de ma pensée, puisque nous sommes en ARML mer et littoral. Aujourd'hui, les Régions font avec ce qu'on leur donne. En revanche, elles subissent également des politiques nationales, voire européennes qui leur sont plus ou moins imposées. Malheureusement, en bas de l'échelle, ce sont les socioprofessionnels qui en subissent les conséquences au premier chef. Quand je dis que les fonds ne sont pas adaptés par rapport à nos activités, c'est normal, logique, c'est le temps politique, nous avons trois ou quatre ans de retard par rapport à ce qui est en train de se mettre en place. Nous courrons toujours après le train. Je ne dis pas que cela provient de la Région, bien au contraire, il n'y a pas meilleur défenseur que moi là-dessus. Hier soir, le grand sujet a été la planification

écologique. Il faut savoir où nous mettons les pieds. Le dire, c'est bien, mais le faire, c'est mieux. Nous n'avons tout simplement pas le niveau.

**Claire HUGUES** – Y a-t-il d'autres questions ou interventions ? Avant la pause, je vous remercie, parce que l'exercice n'était pas forcément simple. Vous vous êtes enfoncés dans un sujet à la fois large et qu'il fallait rendre à peu près vivant. L'exercice n'était pas simple. Je vous remercie. Cela permet d'éclairer, de donner certaines ficelles.

Nous faisons 10 minutes de pause. Nous nous retrouvons donc ici dans 10 minutes.



### **3 / Le projet stratégique 2021-2026 du Grand Port maritime Nantes Saint-Nazaire**

**Claire HUGUES** – Je vous propose que nous reprenions nos travaux et j'invite Olivier TRETOUT à nous rejoindre. Nous allons intervertir par rapport au petit déroulé que nous vous avons proposé. Je remercie Olivier TRETOUT qui va nous présenter la stratégie du Grand Port dans le cadre de cette ARML. Nous garderons pour la fin de cet après-midi la petite séquence dont je vous ai parlé tout à l'heure sur la révision et le calendrier de méthode de révision de l'ambition maritime de la Région.

Je vous laisse la parole.

**Olivier TRETOUT** – Directeur général du Grand Port maritime de Nantes Saint-Nazaire

Vous avez mon antisèche devant vous, un petit portrait du port aujourd'hui et une formulation de la stratégie du GPM. Aujourd'hui, mon objectif est de vous parler de ces sujets, de ce Grand Port maritime de Nantes Saint-Nazaire dont je suis le Directeur général. Je suis très heureux d'être invité et vous remercie beaucoup.

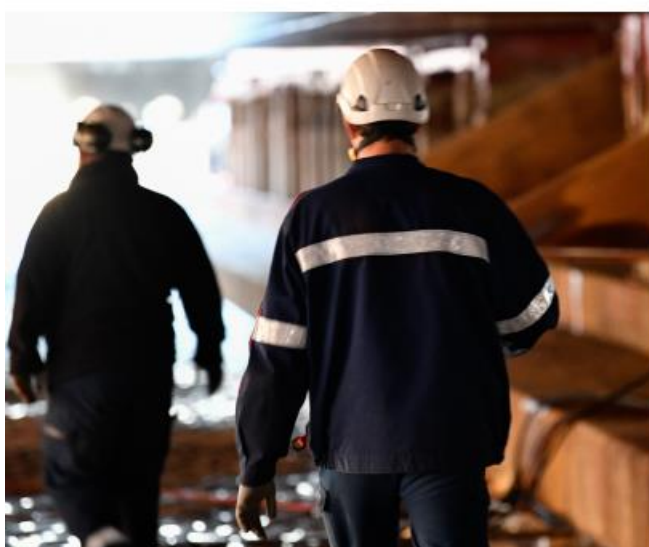
## Objectif

Partager notre vision d'avenir pour Nantes Saint-Nazaire Port et échanger sur les moyens concrets de sa mise en œuvre à court et moyen termes



Aujourd'hui, qu'est-ce qui constitue notre réflexion sur le rôle, les enjeux auxquels nous devons faire face ? Si vous le permettez, je vais dérouler une petite présentation, puis il y aura peut-être de la place pour les questions. Mon objectif est de partager avec vous ce qui est notre vision de l'avenir du Grand Port maritime sur la façade atlantique. Il faudra également parler des moyens concrets pour mettre en œuvre cette stratégie.

## ► Une nouvelle stratégie construite par étapes successives entre 2020 et 2021



- Séminaires consacrés aux analyses de filières (CS et CD réunis)
- Recueil de multiples contributions (groupes de travail, collectivités, conseil de développement) pour établir le Projet Stratégique (PS) à 5 ans
- Stratégie nationale portuaire
- Recueil formel d'avis et mise à disposition du public du PS
- Echanges autour de la PPI (à 10 ans)
- Focus sur relais de croissance
- Tests de soutenabilité (crash test)

42

Tous les cinq ans, un grand port maritime doit élaborer un projet stratégique selon des règles de contenu, de procédures de concertation, etc. précisées par le Code des transports. Tous les cinq ans, l'exercice est renouvelé. Nous avons lancé l'élaboration d'un nouveau projet stratégique au tout début de 2020. C'est une mise en contexte de ce que je vais vous dire. Dès janvier 2020, l'équipe de direction du port

37

lançait des séminaires consacrés aux analyses par filière de l'activité portuaire. En janvier 2020, nous avons également le mouvement social sur la réforme des retraites. Nous nous en souvenons tous. Nous avons recueilli de multiples contributions de groupes de travail, notamment du CESER, du Conseil de développement du Grand Port maritime, des collectivités territoriales, de la Région. Ils ont bien voulu nous faire part de leurs opinions sur ce qu'est le port, son rôle et sa vocation, tout cela pour établir un premier projet stratégique à cinq ans. En même temps que nous faisons cela, l'État élaborait une stratégie nationale portuaire, que nous avons prise en compte. Conformément aux textes, nous avons également réalisé un recueil d'avis et une mise à disposition du public du projet stratégique.

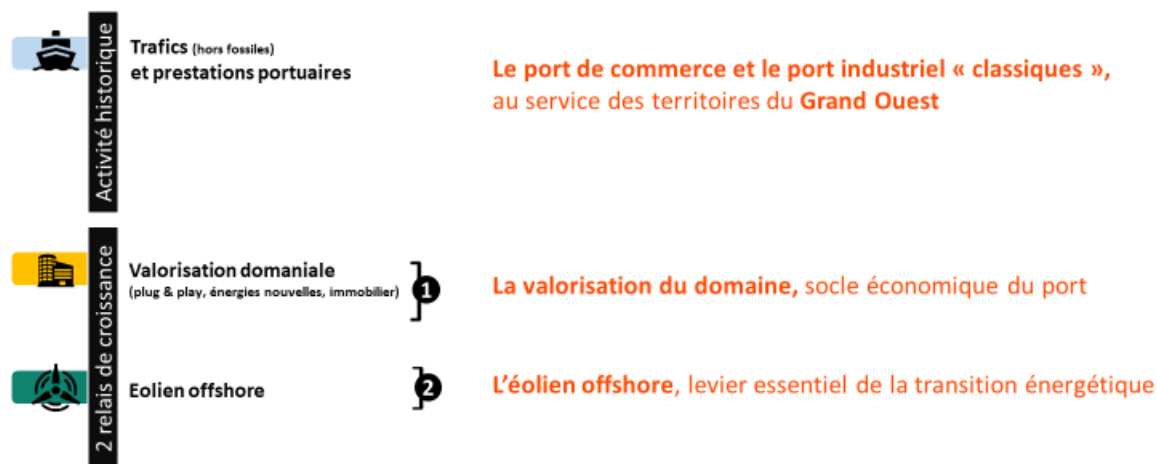
Gardez en tête l'horizon de cinq ans d'un projet stratégique. Pour nous, c'est très court, trop court. En même temps, nous avons engagé un travail de programmation pluriannuelle d'investissement à 10 ans, une PPI des investissements du port pour l'avenir, les missions de demain, etc. Il s'agissait d'une PPI élaborée à 10 ans, dans le contexte des réflexions sur les contrats État/Région, les contrats de plan, etc. Nous avons fait des focus sur ce qui est apparu, les relais de croissance. Nous avons également effectué des tests de soutenabilité de notre proposition, en nous projetant jusqu'en 2040. Nous sommes donc sortis de l'épure prévue par le Code des transports. Nous n'avons pas réfléchi à cinq ans, mais à horizon d'une vingtaine d'années, afin d'essayer d'anticiper un certain nombre de choses. Plus on se projette loin, plus on a des marges de manœuvre sur le futur, mais en même temps, vous voyez bien que l'actualité est abondante en termes d'aléas et d'incertitudes.

Tout cela s'est fait dans un contexte où le Covid nous a frappés en termes d'activité portuaire. En 2020, nous avons perdu presque 10 % de volume de trafic. Le port n'a jamais arrêté de fonctionner malgré les confinements, etc. Il fallait bien pouvoir assurer par exemple l'entrée sur le territoire de ce qui participe de l'alimentation animale, l'agroalimentaire. D'autres filières étaient complètement à l'arrêt. Certaines industries étaient complètement arrêtées, Airbus également. Nous ne recevions plus aucune voiture, le terminal roulier était fermé, etc. Les plus et les moins se sont un peu compensés pour faire -8 % de trafic en 2020. En revanche, en 2021, cela a été un peu différent. Pour des raisons d'équilibre économique de la filière, le Groupe Total a décidé d'arrêter le raffinage en décembre 2020 et la reprise de l'activité de raffinage a lieu en ce moment. Les premiers bateaux de brut reviennent et nous sommes encore loin d'avoir atteint la cadence habituelle de la raffinerie.

Tout cela nous a conduits à nous interroger assez profondément sur le modèle économique du port et c'est ce dont je vais vous parler également.

## CAP 2040 – quelle orientation stratégique du GPM ?

Le visage de Nantes Saint-Nazaire Port post-énergies fossiles : un triptyque économique stable



43

Je vous résume l'orientation stratégique du port en trois éléments. Avant tout, un port maritime est un port de commerce et un port industriel classique. Des marchandises rentrent et sortent du territoire. Des industries sont installées, travaillent avec les services portuaires, ont besoin des services portuaires pour leurs intrants ou leurs exportations. Il y a ce rôle de port de commerce et de port industriel que nous allons bien sûr continuer à essayer d'améliorer sans cesse, de faire évoluer en fonction des besoins des clients. Nous avons identifié d'emblée deux relais de croissance, c'est-à-dire les aspects sur lesquels nous pourrions mettre l'accent, accélérer. D'un côté, il y a le domaine portuaire sur lequel nous sommes plutôt en retard par rapport à d'autres ports. La valorisation du domaine pour accueillir des activités est imparfaite et nous pouvons y travailler. Je vais également développer le sujet de l'éolien offshore.

Je vous signale qu'un point n'est pas dans la présentation, parce que les choses évoluent assez rapidement. C'est complètement émergent en ce moment et fait l'objet de discussions au sein du Conseil de développement du GPM. Il s'agit par exemple des carburants de synthèse. Je fais une digression par rapport à ma présentation, pardonnez-moi. Sur ce territoire, nous avons la molécule de méthane, le terminal LNG, l'import de GNL, Yara avec la chimie des engrais, la raffinerie Total et Cordemais, avec la centrale à charbon. Les rejets de l'un, par exemple de CO<sub>2</sub>, peuvent être l'intrant de l'autre pour fabriquer des carburants de synthèse. Nous sommes en train de réfléchir à toute cette dynamique avec ces industriels et d'autres qui nous parlent du carburant de demain pour les avions, le tout dans une approche que l'on appelle « les zones industrielles ou portuaires bas carbone ». Ce sont des approches vraiment innovantes sur lesquelles nous ne sommes ni en avance ni en retard par rapport à d'autres places portuaires comme Marseille, le Havre, etc. Nous voulons également être dans le tempo et ces industries nous proposent d'y réfléchir. Nous essayons d'être présent et un peu un support de cette réflexion.

Je vous en ai parlé maintenant et ne vais pas vous en reparler par la suite, mais les sujets évoluent assez vite.

## CAP 2040 – quelle orientation stratégique du GPM ?

L'objectif : transformer le modèle économique du GPM pour sortir de la dépendance aux énergies fossiles



44

Toujours sur l'orientation du GPM, les trois photos du haut représentent le pétrole, le charbon et le gaz. C'est le profil classique bien connu du port. En dessous, vous avez plutôt l'aspect port de commerce et port industriel.

## CAP 2040 – quelle orientation stratégique du GPM ?

L'objectif – transformer le modèle économique du GPM pour sortir de la dépendance aux énergies fossiles

### LES ENERGIES FOSSILES : LE PILIER ECONOMIQUE DU GPM ...

- En termes de trafic : 70% du tonnage
- En termes de revenus : 20 à 30% des Revenus du GPM

... depuis ...  
... 50 ans...

### ... PERMETTANT DE FINANCER D'AUTRES ACTIVITES DE LA PLACE PORTUAIRE

- Réalisation de prestations à rentabilité plus faible (voire négative): construction navale (CdA) et aéronautique (Airbus), réparation navale, EMR posé (GE)...
- Financement des investissements nécessaires au maintien des infrastructures du GPM

Sources de revenus	Poids revenus 2023* (projection)
Trafic - énergies fossiles	27%
Trafic - hors énergies fossiles	12%
Foncier - revenu domanial	29%
Autres sources de revenu (maintenance, dragage, bathymétrie, service aux navires, subv. dragage ...)	32%

\*première prochaine année pleine de fonctionnement de la raffinerie

**En cas de disparition de ces trafics et sans évolution radicale de son modèle économique, pas de capacité de financer les investissements minimum nécessaires au maintien de ses infrastructures.**

**Le port vivrait alors au dessus de ses moyens.**

**Il est indispensable de développer de nouveaux relais de croissance pour assurer la transition économique et énergétique du GPM**

Que se passe-t-il ? Depuis 50 ans, les énergies fossiles (gaz, pétrole et charbon) sont la base des trafics de ce port. Elles représentent 70 % du tonnage depuis longtemps. Il y a eu des hauts et des bas, des périodes où le gaz était beaucoup plus bas, etc. Toutes les activités dont je parle ont connu des hauts et des bas, mais c'est tout de même un peu le fonds de commerce de ce port de Nantes Saint-Nazaire depuis très longtemps. Nous savons très bien qu'une accélération de la transition énergétique a lieu, qu'elle nous préoccupe et est très importante. En gros, nous devons prendre tout cela en compte et avons

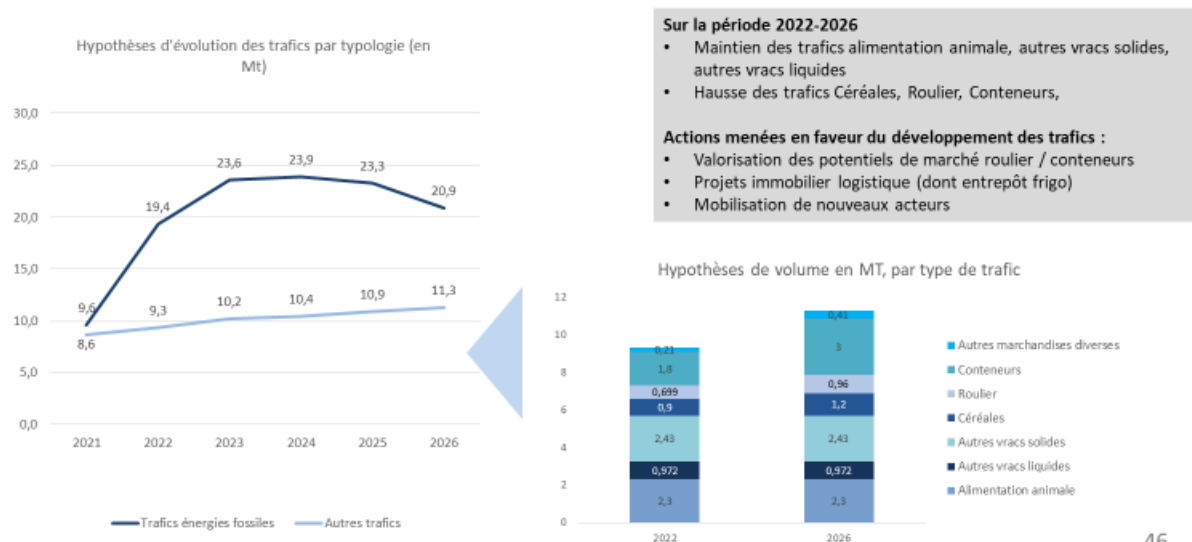
40



une dizaine d'années pour faire évoluer le modèle économique du port, celui-ci ayant vécu pendant au moins cinq décennies. Si nous ne le faisons pas, d'un point de vue de l'équilibre ressources/dépenses/charges, etc., nous nous retrouverons assez rapidement dans une situation difficile, rien que pour maintenir et faire fonctionner correctement le patrimoine portuaire, au service du port classique, port de commerce et port industriel. C'est vraiment un défi pour nous.

## La déclinaison de la transformation

Une croissance continue des trafics hors énergies fossiles, grâce à des actions de soutien



46

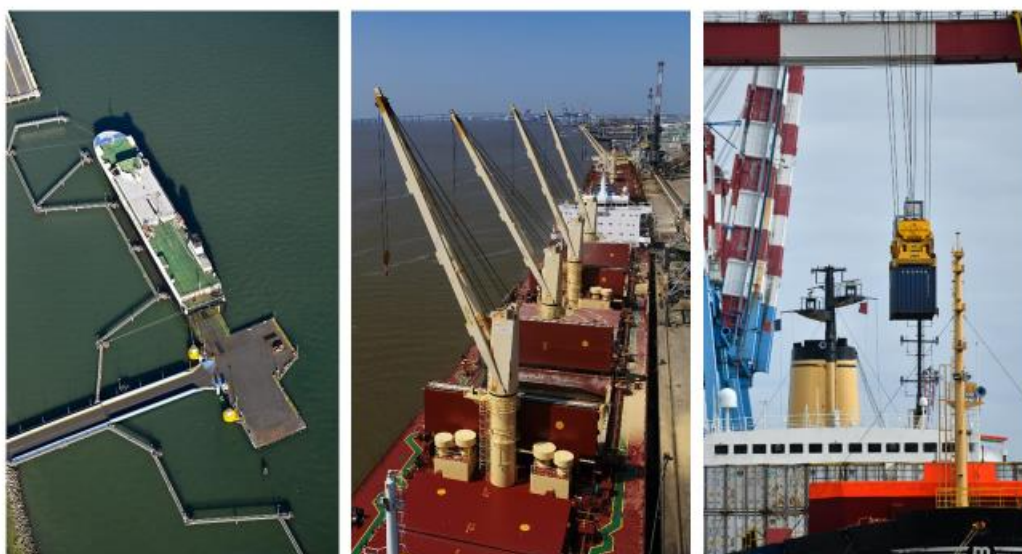
Il s'agit là d'un extrait du projet stratégique, avec une projection des trafics sur les cinq ans à venir. Vous voyez deux courbes sur la gauche. En bleu foncé, nous partons d'assez bas. Ce sont les trafics d'énergies fossiles en 2021. Vous voyez qu'il y a eu du gaz, du pétrole et du charbon, mais nous sommes descendus beaucoup plus bas que d'ordinaire. Nous imaginons une remontée de ces trafics en 2022, puis une espèce de plateau. Nous avons fait une hypothèse qui est en train d'être remise en cause. Nous élaborions un projet il y a six mois et sommes déjà en train de le remettre en cause. Nous avons fait l'hypothèse qu'il y aurait une stabilité globale des trafics gaz, pétrole et charbon pour une dizaine d'années et que c'est de cette manière que nous pourrions financer l'évolution du modèle économique du port. Nous nous rendons compte que ce n'est déjà pas vrai aujourd'hui, que la raffinerie redémarre plus lentement que prévu. Nous avons inscrit dans nos tablettes la fin de l'importation de charbon, mais compte tenu du contexte, la perspective est plutôt de maintenir l'import de charbon pendant deux ou trois ans supplémentaires, afin de soutenir la production dans le contexte où l'EPR de Flamanville n'est pas en service, où le parc nucléaire français rencontre un certain nombre de difficultés, de diagnostics d'un certain nombre de choses. Tout cela est public. Je ne parle pas de la guerre en Ukraine, avec toutes les conséquences qu'elle a sur les sources d'approvisionnement charbon, pétrole et gaz. Je pourrai également vous en parler. Toutes ces données, ces hypothèses que nous avons faites sont donc à prendre avec des pincettes.

En revanche, nous essayons d'avoir de la constance sur les autres trafics, c'est-à-dire la ligne en bleu clair. Ce sont les trafics qui ne sont pas énergétiques, avec une croissance petit à petit, bon an mal an, de tous ces trafics au service du territoire. C'est de l'import et de l'export. Nous sommes dans une région agroalimentaire. Nous avons encore beaucoup de choses à faire pour mieux servir nos clients et le territoire.

41

## La déclinaison de la transformation

La porte maritime du Grand Ouest

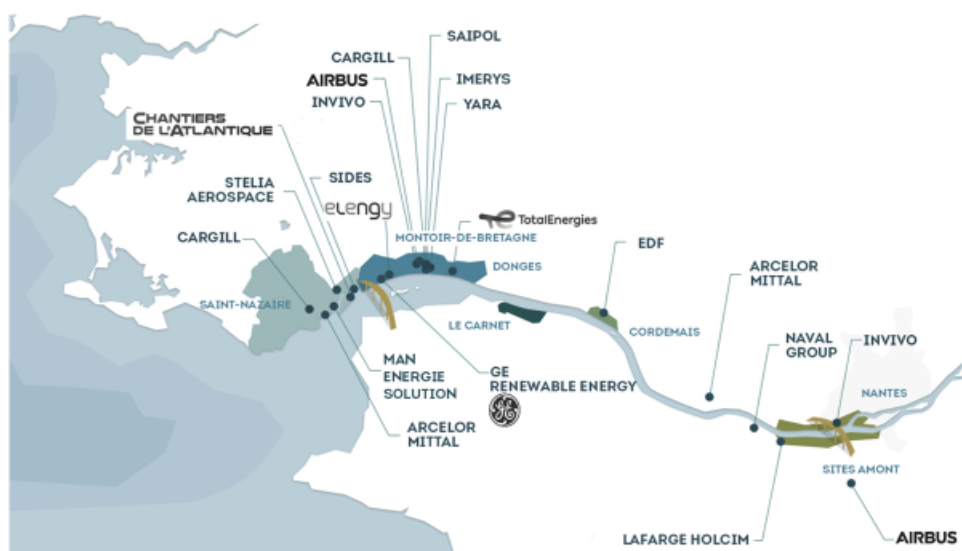


47

Sur les photos que voyez là, de gauche à droite, vous avez un bateau que l'on appelle « roulier » qui charge et décharge des voitures. Pour l'instant, nous importons des voitures du Maroc, du Portugal et d'Espagne par voie maritime. Aujourd'hui, les Français ont des hésitations sur l'achat des voitures. Nous ne savons plus quelle voiture acheter, diesel, essence, hybride, électrique, etc. Le marché s'est donc un peu effondré, ce qui se traduit directement dans nos chiffres. Sur tous ces sujets, nous sommes en direct avec le poulx de l'économie, la consommation, etc. qui se traduisent directement dans nos chiffres.

## La déclinaison de la transformation

Le port industriel, moteur de l'économie ligérienne



48

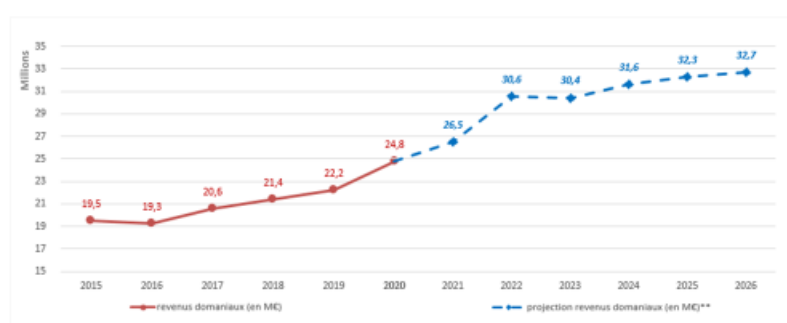
Vous voyez là une petite cartographie des industriels qui travaillent avec nous, ou plutôt, avec qui nous travaillons. Nous essayons de leur proposer des services de Nantes à Saint-Nazaire, avec toutes les implantations des grands noms que vous voyez. Je ne vais pas tous les citer, mais à un titre ou à un

42

autre, tous ces industriels utilisent les services portuaires. C'est typique de notre actualité, vous savez que la flotte des Antonov ukrainiens a été quasiment démolie. Maintenant, pour pouvoir expédier les satellites fabriqués en Europe, vers Kourou ou les États-Unis, cela passe par voie maritime. Pas plus tard que jeudi dernier, nous avons expédié de très gros satellites. Normalement, ces choses-là ne passent pas par le Port de Nantes Saint-Nazaire, mais par les Antonov. Tout cela fait partie de notre actualité. Tous les jours, nous devons nous adapter. Ces produits étant d'une sensibilité extrême, il a fallu prendre des mesures spécifiques, en toute discrétion. Nous allons communiquer maintenant, mais une fois que c'est fait. Pendant que c'était à faire, nous n'avons pas dit un mot, parce qu'il y avait une certaine sensibilité sur le produit.

## FOCUS relais de croissance #1 – valorisation domaniale

Evolution et Projection des Revenus Domaniaux de 2015 à 2026



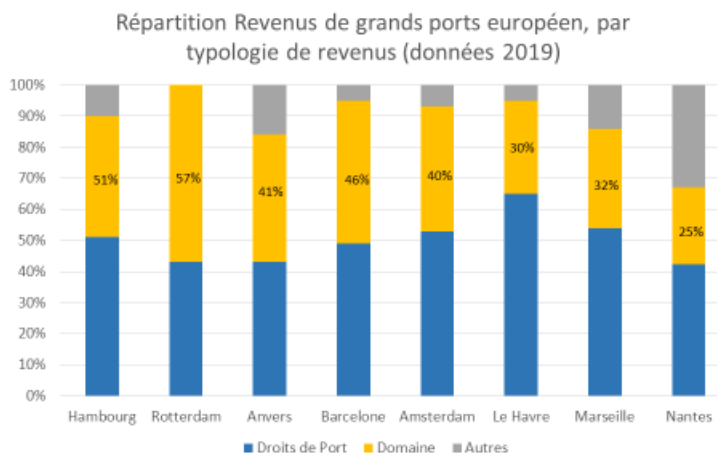
- Sur la période 2022-2026, la valorisation domaniale se traduira également par la requalification d'espaces portuaires, pour l'implantation de **nouveaux projets énergétiques**, tels que le photovoltaïque ou la production et la distribution d'hydrogène.

49

En termes de valorisation domaniale, sur ce domaine public portuaire dont nous sommes les gestionnaires, pendant nombre d'années, nous avons pensé que nous pouvions simplement offrir des terrains nus, non aménagés, pas chers, pour de très longues durées, que des industriels ou des logisticiens viendraient et, considérant les conditions très avantageuses proposées, investiraient pour développer des choses. Nous nous sommes un peu trompés, parce que cela ne s'est pas beaucoup développé. Nous avons donc changé un peu notre fusil d'épaule. Vous avez la courbe d'augmentation des produits domaniaux du port.

## FOCUS relais de croissance #1 – valorisation domaniale

La diversification des revenus via la valorisation du domaine, une pratique courante des Ports européens et français



En moyenne sur les ports étudiés, **les redevances domaniales représentent : \* 47% des revenus des Ports Européens et \* 31% des revenus des GPM français.**

En 2019, les revenus domaniaux du GPM NSN représentaient environ 25% de son CA total.

50

Ici, nous nous sommes comparés aux ports d'Hambourg, Rotterdam, Anvers, Barcelone, le Havre, Marseille et d'autres. Nous avons constaté que finalement, dans notre profil économique, une partie des revenus du GPM... Ce qui est en bleu, ce sont des droits de port navires et c'est extrêmement sujet à fluctuation et aléas en fonction des trafics. C'est une vraie vulnérabilité que d'avoir une partie importante des revenus à ce point sujette à ce type d'évolution. Le domaniale est le stabilisateur de tout cela. En gros, c'est la fonction de rentier, le fait de réussir à mettre à disposition des biens fonciers immobiliers et à avoir des revenus beaucoup plus réguliers. La partie en gris est l'une de nos spécificités, c'est-à-dire que ce port produit beaucoup de prestations facturées à des tiers. C'est un élément particulier du profil.

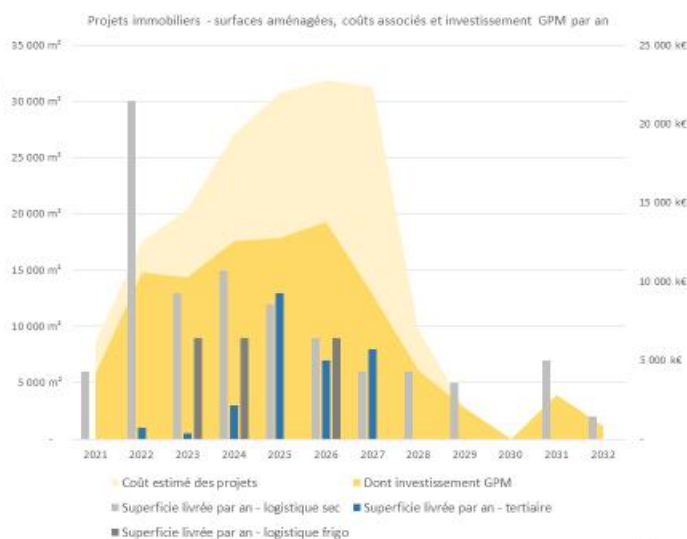
## FOCUS relais de croissance #1 – valorisation domaniale

Un programme ambitieux de 170 000 m<sup>2</sup> livrés d'ici 2032, qui multiplie par près de 4 le parc immobilier locatif du GPM en 10 ans



Deux volets :

- Logistique (16 projets dont 1 unité frigorifique)
- Tertiaire (8 projets)



51

Ce constat nous a conduits à nous dire qu'il fallait vraiment que nous mettions l'accent sur une meilleure valorisation domaniale. C'est également passé par un engagement de notre part pour la réalisation de projets de construction. Il ne s'agit pas seulement de mettre à disposition des fonciers non construits,

44

mais de franchir le pas, de construire nous-mêmes un certain nombre de choses et de les louer. Nous avons commencé par un projet assez ambitieux de 12 000 m<sup>2</sup> pour accompagner la croissance de l'activité de l'usine de General Electric à Montoir qui produit des turbines d'éolienne. Avec la municipalité de Saint-Nazaire et Nantes Métropole, nous avons établi des accords sur des projets de valorisation de foncier en plein centre-ville, des projets tertiaires. Nous sommes en train de dérouler tout cela.

## L'immobilier logistique

comme axe structurant de la stratégie de Nantes Saint-Nazaire Port

- ▶ Valoriser les terrains à proximité des terminaux portuaires pour générer des revenus et **fixer les flux logistiques**
- ▶ Proposer une **approche réglementaire** compétitive en préparant en amont permis et ICPE
- ▶ Proposer une offre d'entrepôt **frigorifique** en arrière du terminal à conteneurs
- ▶ Potentiel total de 150 000 m<sup>2</sup>



52

Quand nous parlons des fonciers logistiques du GPM, c'est ce que vous avez sur ces deux diapositives. À gauche, vous avez Montoir et à droite Cheviré. Les chiffres sont ce qu'ils sont et c'est relativement modeste par rapport aux autres places portuaires que j'ai citées, Dunkerque, le Havre ou Marseille. Finalement, nous n'avons qu'une centaine d'hectares disponibles à Montoir, sur lesquels nous pourrions faire 120 000 m<sup>2</sup> d'entrepôts, dont notamment des entrepôts frigo, puisque nous sommes dans une région agroalimentaire. Une partie de la marchandise en entrée ou en sortie, la pêche, etc., ce sont des produits à température contrôlée, négative ou pas. Pour l'instant, dans ce port, nous ne disposons pas de ces capacités logistiques pour ces produits. Nous avons un projet et essayons de l'accélérer. Sur Cheviré, c'est davantage un patchwork d'une trentaine d'hectares. Ce sont davantage des fonctions portuaires, dernier kilomètre, économie circulaire et urbaine. C'est de la logistique urbaine. Nous sommes vraiment en ville, avec également des activités qui sont liées à la récupération des produits pour les recycler.

## L'immobilier logistique

comme axe structurant de la stratégie de Nantes Saint-Nazaire Port



53

Là, ce sont des exemples. Pour aller vite, nous nous sommes mis à produire ce genre de choses, c'est-à-dire des constructions relativement légères, mais très durables. Des bâtiments sont construits avec des structures métalliques comme cela et des toiles qui viennent les recouvrir. La durée de vie est d'au moins une cinquantaine d'années. C'est bien éprouvé et nous nous sommes donc lancés là-dedans.

## L'immobilier logistique

comme axe structurant de la stratégie de Nantes Saint-Nazaire Port



54

Sur cette photo, ce sont des choses que nous venons de livrer pour des opérateurs travaillant pour General Electric. Il y a IDA et General Electric lui-même. Ici, c'est une plateforme qui est derrière le terminal à conteneurs, sur laquelle nous allons accueillir 14 hectares de panneaux photovoltaïques. Nous avons fait un appel à manifestation d'intérêt, il n'y a pas très longtemps. Ces 14 hectares qui sont dans la zone du plan de prévention des risques technologiques de LNG s'ajoutent à 8 ou 9 hectares. Nous aurons donc un ensemble d'environ 25 hectares de panneaux photovoltaïques à cet endroit. C'est une

46

bonne façon d'utiliser les zones qui ne sont pas utilisables pour d'autres fonctions. Ici, c'est le terminal à conteneurs et derrière, la tache noire qui se trouve là accueillera très bientôt deux entrepôts supplémentaires qui seront loués à l'opérateur du terminal qui s'appelle Terminal du Grand Ouest.

C'était notre premier relais de croissance, c'est-à-dire les trafics commerciaux et la vie des industriels. Nous sommes à leur écoute et sommes là pour essayer d'améliorer les services. C'est également une offre collective. Ce n'est pas le Grand Port maritime tout seul, il y a toute la communauté portuaire avec, c'est-à-dire tout ce qui s'occupe des navires, pilotage, remorquage, lamanage, tous ces métiers. C'est également tout ce qui est lié à la sûreté des opérations et à la manutention, puisqu'il faut bien charger et décharger les bateaux, en prenant les précautions qui s'imposent par rapport à la marchandise et à sa qualité. C'est vraiment toute une communauté de plusieurs milliers de personnes qui travaille sur ces sujets.

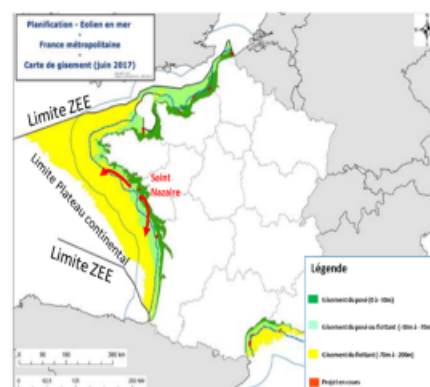
## ► FOCUS relais de croissance #2 – éolien offshore

Une réalité industrielle à Saint Nazaire et une filière d'avenir à fort potentiel pour le GPM



### Enjeux européens et nationaux :

- **Objectif de l'UE** = 300 GW à horizon 2050.
- **En France** : +40% d'augmentation prévisible de la demande électrique d'ici 2050.
- **En France**, une perspective de déploiement pour l'éolien offshore située entre **40 GW et 60 GW** à l'horizon 2050 (soit 3 à 4 000 unités de 15MW)
- **Le plateau continental Atlantique** dispose d'atouts naturels pour ces développements, en particulier pour l'éolien flottant.



55

Je vous ai parlé du domanial. Je vais maintenant vous parler de l'éolien offshore. Pour nous, l'éolien offshore est une partie de la réponse à cette nécessité de réaliser cette transition énergétique dont nous parlons. Pour nous, je dois vous dire que c'était un peu lointain. En 2020, quand nous avons commencé à réfléchir à la nouvelle stratégie du GPM, nous étions en train de nous préparer à la réalisation du parc éolien de Saint-Nazaire. Je vais vous montrer des photos, nous sommes en plein dedans aujourd'hui. C'est le premier parc éolien posé en France. Nous réfléchissons à la suite, c'est-à-dire qu'une fois que nous avons préparé un morceau de port pour accueillir cette activité, nous pourrions peut-être le réutiliser une deuxième fois. C'est notre ambition et notre objectif pour le champ éolien des îles d'Yeu et de Noirmoutier qui est tous près de chez nous.

Au-delà, quel est le potentiel ? Sur cette diapositive, je cite un certain nombre de choses que je suis allé chercher à droite et à gauche. L'Union européenne affiche une ambition de 300 gigawatts à l'horizon 2050. Pour mémoire, aujourd'hui, le parc nucléaire français, ce sont 61 gigawatts de puissance, pour vous donner un ordre de grandeur. Il n'est pas opérationnel à 100 %. Je crois que nous sommes aux alentours de 40 gigawatts opérationnels. Il n'y a pas si longtemps, avec le choc ukrainien, les Allemands viennent de décider de déployer 70 gigawatts d'éolien offshore pour une zone économique exclusive maritime 6 fois plus petite que la nôtre. En gros, cela part de tous les côtés, sur l'éolien offshore. La question pour nous est : que faisons-nous ? Je ne vais pas refaire la campagne électorale, mais cela s'est dénoué

47

récemment. Il y a encore d'autres échéances politiques, mais pour l'instant, nous faisons l'hypothèse que l'éolien offshore va connaître un développement. C'est à la croisée des choses, c'est-à-dire que pour beaucoup de raisons, de souveraineté, de coût de l'énergie, de réchauffement climatique, nous allons tout faire pour réduire la consommation d'énergie fossile, donc réduire l'émission de CO2 et les pollutions. En même temps, nous pouvons parler de sobriété et de réduction de l'utilisation des énergies en général, du mix énergétique quel qu'il soit.

Je crois les scénarios qu'ont produits RTE et d'autres instances beaucoup mieux qualifiées que moi sur ces questions d'énergies, il va bien falloir produire plus d'électricité. Le photovoltaïque est une part de la réponse, le nucléaire peut-être et l'éolien offshore probablement et pour beaucoup de raisons, mais notamment parce que nous avons là une ressource accessible, que personne ne va nous voler et qui est abondante. Quand nous regardons les choses de près, nous nous apercevons que sur la partie en jaune, la façade atlantique, il y a entre 40 et 60 gigawatts de potentiel à aller chercher de ce côté. Il y en a également un peu en Méditerranée, dans le golfe du Lion et en Manche, c'est plus compliqué, parce que le partage des usages est plus compliqué.

L'un des points très sensibles sur ce sujet est celui du partage de la mer entre tous les usages. Il y a les usages liés à la pêche, la biodiversité, tous les usages de la mer. One Ocean Summit s'est réuni à Brest, il n'y a pas très longtemps, afin de parler de la mer, de l'exploitation ou non de la mer, des limites et des précautions à prendre. Au-dessus de la surface, il y a du vent et nous pouvons aller le chercher jusqu'à une certaine limite, bien entendu, mais a priori, il semblerait qu'il soit possible de faire quelque chose sur ce plateau continental particulièrement adapté à l'éolien flottant. Avec l'éolien posé, il y a trop de profondeur d'eau et l'on ne peut pas stabiliser les éoliennes.

## FOCUS relais de croissance #2 – éolien offshore

Des critères de performance industrielle exigeants, qui nécessitent une adaptation des infrastructures et de l'offre de services portuaires



### Enjeux financiers:

- Rôle majeur de la logistique portuaire (plusieurs centaines de M€ d'investissements portuaires aux UK et USA)
- Relai de croissance significatif pour le GPM : +/- 33 éoliennes/an pour 500MW/an sur la façade (PPE prévoit 1GW/an)



56

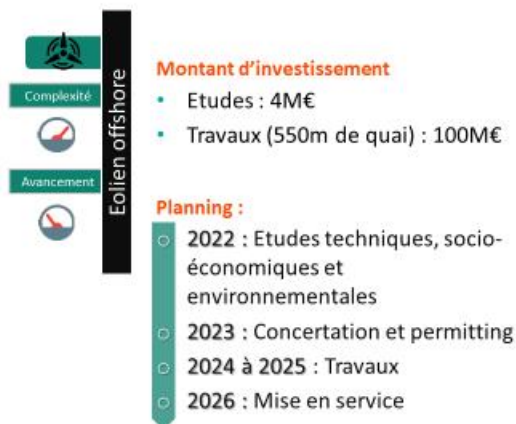
Pour nous, cela signifie que depuis un an et demi, nous nous sommes mis à l'écoute des industriels de cette filière émergente, comme l'ont fait nos voisins les Espagnols, les Américains. Tout le monde s'y met. Il n'y a pas une journée qui passe sans publication et information à ce sujet. Pour que cette filière fonctionne, que nous puissions réellement construire et déployer des éoliennes flottantes, les paramètres sur lesquels les industriels nous interrogent sont ceux de la cadence. Il faut être capable de produire six éoliennes par mois pendant cinq mois, afin de pouvoir les installer pendant la période d'été, quand la



météo s'y prête. Il y a une question de distance, parce qu'une fois que ces bestioles sont construites, elles ne naviguent pas sur de longues distances. Il y a donc la notion de proximité. Ce sont des objets extrêmement lourds. Une nacelle en bout de mat pèse au minimum 700 tonnes, mais peut monter à 800, 900 tonnes. Il faut être capable de les monter très haut. Derrière, toute une filière sera celle de la maintenance, de la déconstruction en fin de vie et du recyclage des éléments de ces objets.

## FOCUS relais de croissance #2 – éolien offshore

Projet d'amélioration des accès nautiques XXL au site d'assemblage de Saint Nazaire pour un système portuaire performant

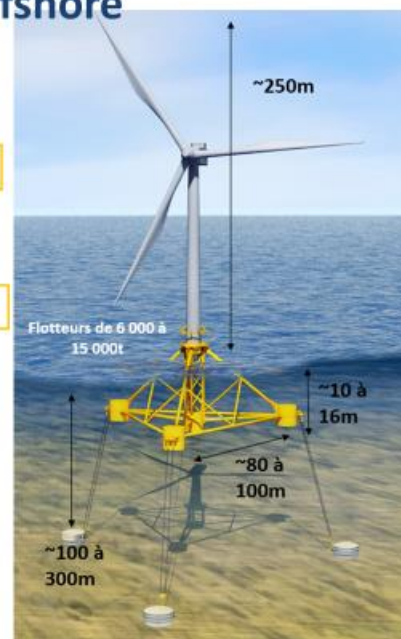
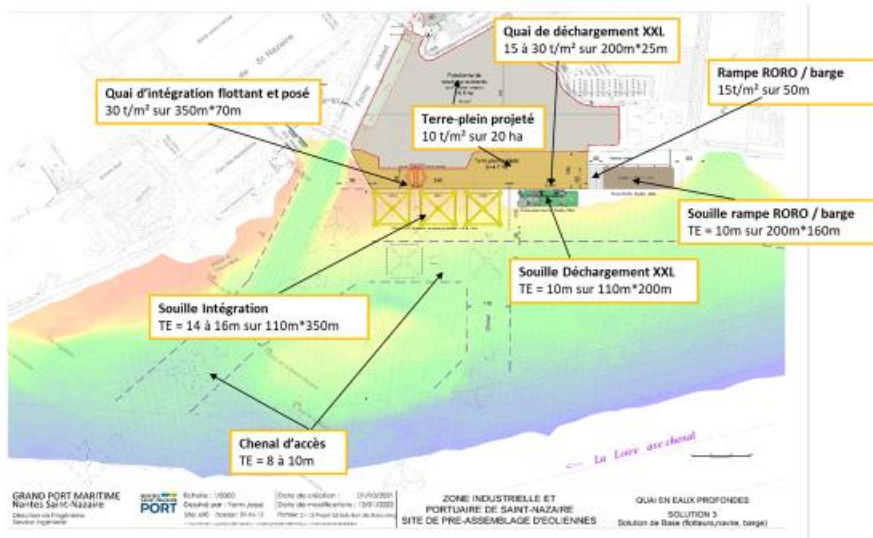


57

Nous avons engagé un projet qui se situe à Saint-Nazaire. Pour ceux qui connaissent bien, vous avez ici la forme Joubert et le Hub actuel sur lequel se déploient les activités de Saint-Nazaire. Je vous montrerai des photos tout à l'heure. Nous nous sommes lancés dans un programme, avec un programme d'études, des travaux et un calendrier, afin d'essayer d'offrir cette infrastructure industrielle. Ce n'est pas du tout un port de commerce, c'est une infrastructure industrielle désignée, conçue, construite, dimensionnée pour les besoins d'une filière industrielle.

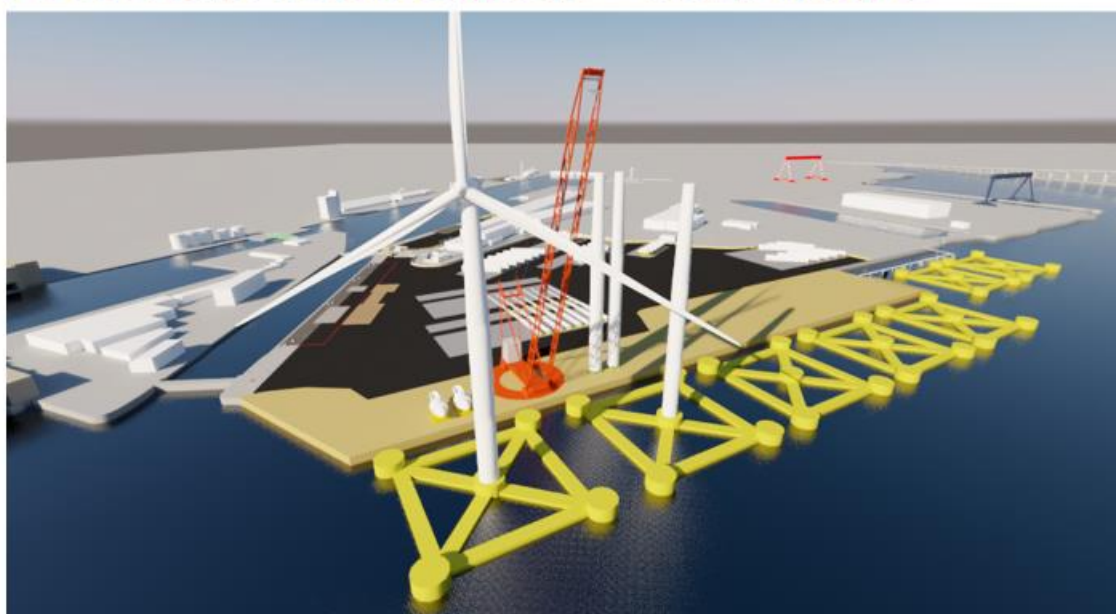
## FOCUS relais de croissance #2 – éolien offshore

Des besoins portuaires XXL à anticiper...



Là, ce sont des dessins, avec les différentes fonctions pour pouvoir décharger des éléments, les charger, les stocker, etc. C'est une surface relativement réduite. Voilà la taille de la bestiole et encore, ce n'est pas la plus grande. Une fois que c'est entièrement construit et déployé, cela monte à 250 mètres, voire 300 mètres de haut, en prenant le haut de la pale. Des salons sur l'éolien flottant se tiennent assez régulièrement et de salon en salon, chaque fois, on me dit : « Vous avez tort. Nous sommes déjà sur des tailles supérieures. » À un moment donné, il va bien falloir figer quelque chose.

## FOCUS relais de croissance #2 – éolien offshore



59

Là, je vous montre une image de ce que cela pourrait être le moment venu. Rien que pour la grue en rouge que vous voyez qui est capable de monter les éléments à la bonne hauteur, etc., la première

estimation est de 80 à 100 millions d'euros. Pour l'instant, cette grue n'existe pas. Elle est sur les tables à dessin des ingénieurs, mais elle n'a pas été construite.

## ► Une expérience, des savoir-faire industriels et logistiques



61

Cette diapositive est une diapositive du réel. Dans la forme Joubert qui est là, sur cette barge, vous avez ce que nous avons appelé « le jacket », c'est-à-dire la base sur laquelle a été posée la sous-station électrique qui est à côté et a été fabriquée par les Chantiers de l'Atlantique. Ces deux éléments ont été posés l'été dernier, devant Saint-Nazaire. Derrière, ce sont les pales d'éoliennes qui ont été livrées petit à petit. Aujourd'hui, le parc est complètement plein. À côté, ce sont les turbines fabriquées par l'usine General Electric. Nous avons une capacité de 40 turbines sur le parc en question. Le parc de Saint-Nazaire, ce seront 80 éoliennes de 6 mégawatts chacune, ce qui doit faire 480 mégawatts au total, un demi-gigawatt. Tout à l'heure, je vous montrais une infrastructure. Aujourd'hui, il existe un quai de la réparation navale. Il est abandonné depuis très longtemps. Les anciens ou très anciens se souviendront que des méthaniers sont venus escaler là. Il n'a pas été entretenu et a été laissé à l'abandon. Ce sont les deux plots que nous voyons. C'est exactement à cet endroit-là que nous proposons de développer cette nouvelle infrastructure industrielle, en utilisant immédiatement tout ce qui est derrière, c'est-à-dire tout cet espace qui a été dégagé. Il y a une dizaine d'années, cela ne ressemblait pas du tout à cela. C'est un peu la tête de gondole de notre offre stratégique, c'est-à-dire de proposer à notre pays, notre territoire, une capacité à construire ces éoliennes en mer. Si l'on n'a pas cela, on ne sait pas construire les éoliennes en mer.

Je voudrais rajouter un point très important. Tout seul, avec ses petits bras musclés, le Port de Nantes Saint-Nazaire ne fera rien du tout. Nous n'avons pas suffisamment de capacité, d'infrastructures, de quais et autres pour pouvoir vraiment réaliser un programme complet. Rien que pour le parc de Saint-Nazaire qui a été réalisé sur un rythme de deux années, nous avons commencé à recevoir et à stocker les éléments en 2021. C'est une cadence assez lente. Nous sommes au démarrage et en acquisition d'expérience. Nous réalisons ce parc en tandem avec La Rochelle, parce que toutes les fondations des éoliennes du parc de Saint-Nazaire ont été construites ou réalisées sur le port de La Rochelle. Il a donc bien complémentarité La Rochelle/Saint-Nazaire sur ce projet. Cela continuera peut-être avec le même schéma à Noirmoutier. C'est ce que nous croyons et pour l'instant, les choses se présentent de cette façon. En revanche, sur le futur, même La Rochelle et Saint-Nazaire à eux deux n'y arriveront pas. Il faut

absolument travailler avec Brest et Lorient. Il y a deux semaines, j'ai reçu un appel à manifestation d'intérêt lancé par l'ADEME dans le cadre du plan France Relance 2030 qui incite les ports à travailler ensemble. Nous avons un peu commencé à le faire, afin de voir de quelle manière nous sommes complémentaires. Nous verrons, c'est une politique nationale, mais il s'agit également de tenir la cadence. Par exemple, c'est être capable de déployer un demi-gigawatt de puissance d'éolienne flottante par an sur 20 ans. Nous n'aurons pas saturé le besoin avec cette infrastructure, même si nous y allons assez fort.

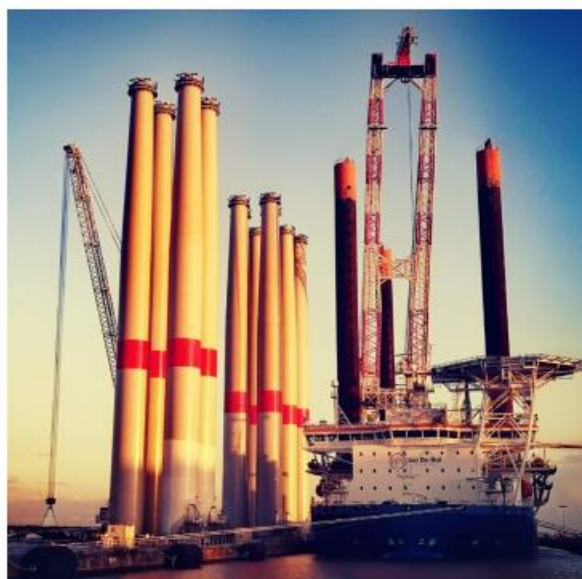
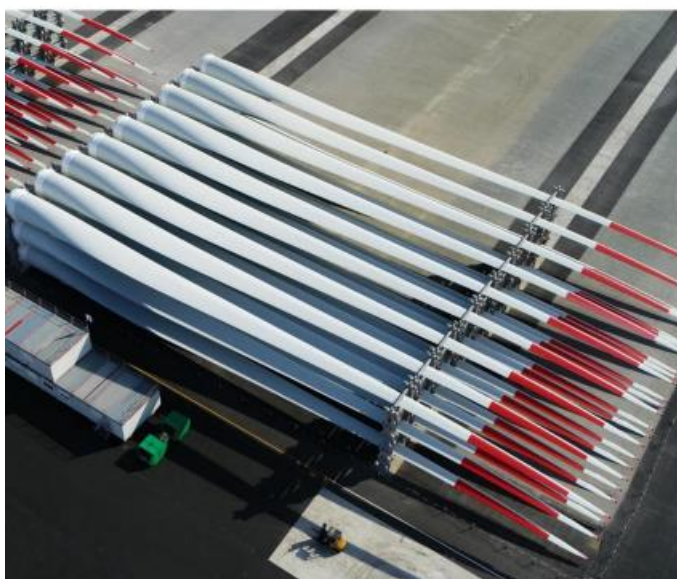
## ► Une expérience, des savoir-faire industriels et logistiques



62

Aujourd'hui, nous sommes en train d'acquérir de l'expérience, en manipulant ces très gros objets imposants, lourds, avec nos grues. Tout le personnel portuaire est vraiment en train d'acquérir un savoir-faire, avec toute une communauté portuaire logicienne, des industriels, etc. Il a fallu nous caler, apprendre à nous connaître. Quand un monde industriel et un monde portuaire se rencontrent, ce ne sont pas forcément les mêmes logiques. C'est normal, les industriels sont sur du « juste à temps », des notions de qualité, de flux tendu, etc. Le portuaire a l'habitude de la météo qui ne permet pas de faire. On ne décharge pas du clinker et l'on n'ouvre pas la cale quand il pleut. Les marins le savent bien, il faut composer avec les éléments. Le temps portuaire n'est pas le temps industriel et le temps, c'est de l'argent, notamment quand des immobilisations coûtent extrêmement cher.

## Une expérience, des savoir-faire industriels et logistiques



C'est notamment le cas de cette bestiole qui s'appelle le Vole au Vent. C'est le bateau qui installe en ce moment les éoliennes. Nous avons un bateau particulier. Il n'en existe pas beaucoup dans le monde. Il est capable de charger les mats des éoliennes. Là, ce sont les mats en trois morceaux. Dans la partie inférieure, il y a tout ce qui est transformation électrique. La turbine se met en tête de mat. Nous les chargeons quatre par quatre sur le Vole au Vent grâce à cette grue du Vole au Vent. Quand il s'approche d'une fondation, il se met sur les quatre pieds noirs qui sont là, c'est-à-dire qu'il sort de l'eau pour ne plus bouger. À ce moment-là, avec sa grue, il n'est pas du tout soumis aux houles et ne bouge plus. Il est vraiment posé au sol, sur les fonds marins et peut réaliser les montages. Un cycle se met en place et pour les 80 éoliennes, il y aura 20 voyages, 20 rotations. En ce moment, nous sommes au milieu de la rotation n° 2. Il est reparti hier ou avant-hier avec le deuxième lot de quatre éoliennes pour les poser.

## Une expérience, des savoir-faire industriels et logistiques



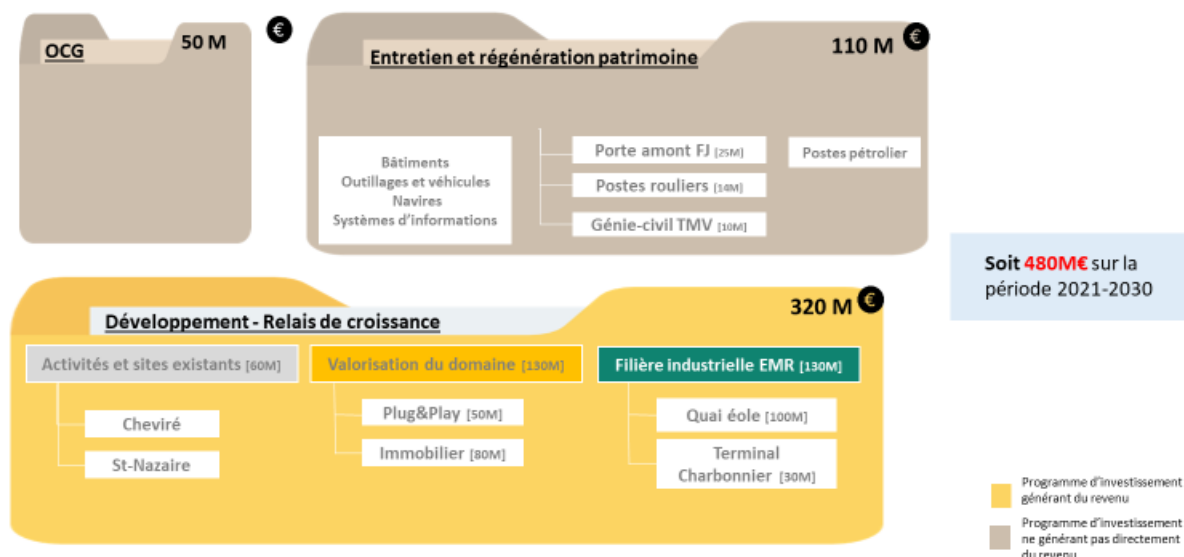
64

53

Voilà une autre vue du Vole au Vent. Il était en train de quitter le port de Saint-Nazaire. Les pales d'éoliennes sont derrière, ici et les turbines sont ici. Nous en voyons trois ou quatre sur le pont.

## La déclinaison de la transformation

Une PPI ambitieuse, alliant l'impératif de se transformer et d'entretenir le patrimoine



Tout cela pour vous dire que lorsque nous faisons la synthèse de la programmation pluriannuelle d'investissement sur les 10 années qui viennent, cela se résume de cette façon pour nous. Nous avons une cinquantaine de millions sur 10 ans, soit 5 millions par an pour maintenir en l'état le patrimoine, les opérations assez courantes d'entretien du patrimoine. Nous avons 110 millions sur la période pour remplacer un certain nombre de choses, des objets qui ont vieilli, par exemple la porte-amont de la forme Joubert dont on parle souvent. Ces choses-là représentent tout de suite de gros chèques, afin que le système puisse continuer à fonctionner. Nous avons différentes interventions assez lourdes à réaliser. Nous mettons le paquet sur le développement, les relais de croissance, à la fois sur les sites, la valorisation du domaine, la filière industrielle des EMR, etc. Là-dessus, nous avons indiqué « terminal charbonnier ». Un jour ou l'autre, nous allons reconverter le terminal charbonnier en autre chose. Il s'agit pour nous de reconstruire le port sur lui-même. C'est notre vision des choses. Aujourd'hui, compte tenu des événements, pendant quelque temps, il y aura continuation de l'utilisation du charbon comme ressource. Nous avons donc décalé notre travail sur la reconversion du terminal charbonnier.

C'est tout de même un rythme d'investissement d'un peu plus de 40 millions d'euros par an pour une période de 10 ans, ce qui est presque le double de ce que nous avons fait les 10 dernières années. Le paquet est vraiment mis sur la transformation du modèle économique par l'investissement. Dans ce qui est développement et volets de croissance, ce n'est pas toujours facile, parce que nous sommes dans un système un peu rigide d'un point de vue administratif, mais nous voulons absolument essayer de travailler avec des prises de participation. Il s'agit de porter des projets en lien avec des partenaires privés, de faire du partenariat public/privé, notamment pour tout ce qui est immobilier, en particulier immobilier tertiaire. Nous n'avons pas vocation à devenir un grand propriétaire d'immeubles de bureaux dans Nantes centre-ville. En revanche, il s'agit de valoriser les parcelles qui sont là et sont publiques. Nous pourrions les céder et c'est ce que nous avons fait pour le CHU, mais c'était avec une autre collectivité. Nous avons toutes ces problématiques. Nous jouons dans un système particulier. Un grand port maritime est à la fois une entreprise, avec un compte de résultat, une comptabilité, un paiement de l'impôt sur les sociétés.

Les salariés du Grand Port maritime sont de droit privé à 95 % ou plus. Nous avons tous les attributs d'une entreprise, mais travaillons dans le cadre du Code des transports, en respectant le Code des marchés publics, de la commande publique, ainsi que le Code général de la propriété des personnes publiques. Nous sommes un organe hybride fonctionnant sous plusieurs régimes. C'est dans ce contexte que lorsque nous voulons faire de la prise de participation, l'Agence des participations de l'État nous demande d'être très convaincants, afin de pouvoir nous donner le feu vert.

Je vous remercie de votre attention. Je ne sais pas du tout si j'ai respecté le timing. En tout cas, je suis disponible pour dialoguer avec vous et répondre à vos questions, si vous le voulez bien. J'ai forcément fait un choix de sujets. Je suis à votre disposition.

**Claire HUGUES** – Je vous laisse prendre les questions.

**Olivier TRETOUT** – Madame, je vous en prie.

**Agnès GARÇON** – Agnès GARÇON, armateur. J'ai un petit sujet sur l'intégration environnementale et les branchements électriques à quai dans la programmation pluriannuelle sur la totalité des quais.

**Olivier TRETOUT** – Oui, ce sera en donnant priorité aux quais qui accueillent ou vont accueillir des bateaux équipés eux-mêmes.

**Agnès GARÇON** – C'est un peu le chat qui se mord la queue, sur ce sujet.

**Olivier TRETOUT** – Exactement. Nous avons prévu de générer cette offre de capacité de branchement à quai, en commençant par les postes rouliers. Aujourd'hui, tous les armateurs cherchent à réduire leur empreinte carbone de plusieurs façons. Quand ils sont dans le port, le fait d'arrêter leur groupe électrogène et de se brancher à quai fait partie des bonnes pratiques.

**Agnès GARÇON** – J'ai une autre question à poser sur la requalification des bâtiments. Quand je me promène, je vois bien que vous construisez. Vous évoquez le fait de mettre du solaire à terre. Je n'ai pas tellement vu la requalification des toitures, à part chez Sogebas.

**Olivier TRETOUT** – Nous ne sommes pas très en avance là-dessus. Certains des industriels ou logisticiens avec lesquels nous travaillons ont pris les devants et vont plus vite que nous. Vous avez raison, le GPM pour sa part n'est pas en avance là-dessus.

**Agnès GARÇON** – Pour les nouveaux bâtiments, je n'ai pas vraiment l'impression qu'il y a une option écoenvironnementale forte. Veuillez m'excuser, je suis un peu piquante. Des raisons techniques font peut-être que ce n'est pas possible, mais j'ai le sentiment que l'on pourrait faire un peu mieux dans cette écoconception.

**Olivier TRETOUT** – Tout dépend de ce que l'on met dedans. C'est le cahier des charges du bâtiment. Des bâtiments accueilleront de la logistique assez simple, avec des produits banals. D'autres bâtiments ressemblent aux voisins, mais sont sujets aux réglementations sur les installations classées pour la protection de l'environnement ou d'autres sensibilités. Dans ce cas, ce n'est plus tout à fait la même chanson quand il s'agit de déployer des panneaux photovoltaïques sur les toits, plus la structure elle-même des bâtiments qui n'est pas toujours adaptée. Je sais que nous devons faire mieux et je vous remercie d'avoir fait cette remarque. Nous pouvons faire mieux en termes de déploiement de photovoltaïque sur les toits de nos bâtiments.

**Mireille BOURDON** – Après votre présentation, dont nous vous remercions bien évidemment, je tirerais plutôt une leçon de modestie en matière de projection. Vous avez tout d'abord évoqué le trafic et nous avez présenté des projections. Or, ces projections se sont heurtées à la réalité économique, à l'image d'une vision de l'économie très mondialisée. Aujourd'hui, vous en êtes les victimes. Dans ce volet, vous avez évoqué des constructions d'entrepôts, entre autres à Cheviré, mais nos représentants au sein du Conseil de développement du Grand Port maritime nous ont relayé qu'actuellement, il n'y avait pas de demande du milieu économique. En nous présentant ces entrepôts, ces possibilités d'entrepôts, ne risquez-vous pas de commettre la même erreur, à savoir vous heurter à la réalité économique ?

Deuxièmement, il y a une dizaine d'années, nous avons évoqué dans différentes structures la possibilité du développement éolien en mer. Souvent, on nous a souri, en disant : « Vous rêvez. » Aujourd'hui, à l'inverse du trafic maritime que vous avez évoqué dans un premier volet, l'éolien en mer est une réalité et devient une filière économique en construction, sur laquelle nous basons beaucoup d'espoir.

Vous avez fait une présentation d'un peu plus d'une demi-heure. Madame HUGUES, tout à l'heure, vous avez évoqué le Grand Port maritime Nantes Saint-Nazaire comme une infrastructure majeure de notre territoire. Nous en sommes tous conscients, mais cela mériterait peut-être plus qu'une demi-heure de présentation. Nous sommes amenés à faire une proposition au sein de cette Assemblée régionale mer et littoral, celle de faire une session particulière axée sur le Grand Port maritime Nantes Saint-Nazaire, comme vous avez organisé une session particulière sur les énergies marines renouvelables. Nous avons beaucoup de questions. Dans le travail préparatoire, à la suite du questionnaire que vous nous avez présenté, nous avons fait une déposition qui commence en page 20 et va jusqu'en page 22. Nous avons déposé lors de l'enquête publique et avons beaucoup de questions, de demandes à formuler. Nous souhaiterions que cette session soit organisée autour du Grand Port maritime, infrastructure très importante pour le futur de notre territoire.

Je vous remercie.

**Olivier TRETOUT** – Il y a deux questions. Sur la logistique à Cheviré, vous dites qu'il n'y a pas de demande. Nous avons des demandes, l'idée étant de développer progressivement une offre, à un rythme qui sera précisément celui de la demande. Il ne s'agit pas de se mettre d'un coup à développer je ne sais pas combien de milliers de mètres carrés de capacité, d'entrepôts ou autres sans qu'il y ait preneur. Ma réponse est que nous croyons qu'il y a une demande. Précisément les logisticiens travaillant dans l'agglomération nantaise aujourd'hui constatent qu'à part Cheviré, il n'y a pas forcément de capacité foncière pouvant accueillir ce type d'activité. Je vous le dis avec précaution tout de même, parce qu'il y a également des fluctuations.

Sur votre deuxième point disant que vous en voudriez davantage pour discuter de l'éolien, etc., je suis à votre disposition. Sur le projet dont nous parlons de création de cette infrastructure portuaire industrielle, nous sommes en train de nous préparer à faire toutes les études, états des lieux, inventaires, études d'impact selon les plus hauts standards dont nous disposons, puis de nous engager dans les procédures prévues par le Code de l'environnement de concertation, de débat public, etc. Pour l'instant, c'est assez récent comme démarrage, mais en 2022, il y aura le recueil des informations, les études d'impact, l'ouverture du débat, de l'écoute et des réunions autant que vous en voudrez, surtout en 2023. Nous n'attendons peut-être pas 2023. Nous sommes vraiment à votre disposition pour écouter vos sensibilités là-dessus.

L'un de mes premiers sujets est cette zone en jaune qui a l'air d'être très large. Ce sont des milliers de kilomètres carrés dont nous parlons. C'est vraiment immense. Je lis que si nous développons x dizaines de gigawatts, cela consommera 3 % de cet espace. Ce n'est pas grand-chose. Il y a de la place pour autre chose. Sur le plateau de Rochebonne, tous les endroits importants pour la ressource halieutique,



la biodiversité, il n'y a pas de place pour développer cela. C'est moi qui le dis. Ensuite, je regarde les documents stratégiques de façade élaborés par les préfets. Quelle est la délibération ? Il y a le débat actuel sur l'AO5, le Sud Bretagne qui est en cours. Je le dis comme cela, on aurait pu s'éloigner un peu. C'est peut-être un peu près des îles. On est peut-être à bonne distance de la côte, mais un peu près des îles. Nous ne sommes pas directement partie prenante de ce débat, mais essayons de nous préparer à le rendre possible, à le réaliser. Si nous partageons une ambition d'éolien offshore posé ou flottant, aujourd'hui, aucun des ports n'est équipé pour le faire. Nous devons tous nous équiper que ce soit Brest, nous, La Rochelle et autres. À Bordeaux, pour l'instant, ils me disent : « Nous sommes un peu loin. » Lorient a également un rôle à jouer, nous le savons. Ensuite, chacun fait avec ses possibilités, ses disponibilités d'infrastructures, etc., mais tous les autres pays s'y sont mis ou s'y mettent. Les États-Unis font un chèque de 500 millions de dollars, afin d'équiper leurs ports de la côte ouest pour être capables de déployer à cadence élevée des champs éoliens offshore sur le côté pacifique. La Corée, le Japon, tout le monde s'y met. Les Chinois n'en parlent pas beaucoup, mais font beaucoup.

Par rapport à votre souhait, en tout cas, nous sommes disponibles pour parler de tout cela. Au contraire, plus nous en parlerons maintenant, mieux nous serons en mesure d'ajuster et de décrire l'objet. Nous savons bien que les pales d'éoliennes en mer peuvent avoir des impacts sur les oiseaux marins. Jusqu'où ? Comment ? Toutes ces choses-là s'étudient. Beaucoup d'études scientifiques sont en cours. Attendons-nous d'avoir terminé toutes les études scientifiques pour aller de l'avant ? Essayons-nous d'adapter au passage ? Ce sont les débats. Avons-nous d'autres choix que d'aller dans cette voie ? Ce sont vraiment des sujets complexes. Nous ne sommes pas énergéticiens. Nous sommes des portuaires, mais nous croyons que nous avons une offre à faire, afin de rendre possible ce volet d'une politique énergétique.

**Mireille BOURDON** – Je ne voulais pas axer le débat sur l'éolien, nous sommes bien d'accord. Notre propos est celui du Grand Port maritime, avec toutes les thématiques. Là, vous meublez. Veuillez m'excuser de dire les choses ainsi. Je ne voudrais pas que vous interprétiez mes propos de manière agressive, mais ce n'est pas l'éolien en mer. Nous avons déjà eu cette session ici pour l'éolien en mer. Notre problématique est celle du Grand Port maritime. Je peux évoquer différents dossiers : la vasière de Méan, Donges Est, etc.

**Claire HUGUES** – Je vais vous répondre, parce que j'avais bien saisi la question. En écoutant la réponse d'Olivier TRETOUT, je me disais que j'avais peut-être mal compris la question. Je voudrais dire deux choses.

Entre parenthèses, le sujet de l'éolien a effectivement fait l'objet de séances de l'ARML. Soyons honnêtes, au regard de tous les enjeux dont nous parlons pour l'avenir, il y a des chances que ce sujet revienne en toute logique en sujet de l'Assemblée régionale mer et littoral en temps voulu. C'est pour être très large dans ma réponse.

Sur le sujet du Grand Port, je vais me permettre. Pour moi, franchement, nous pouvons revenir à une séance où le Grand Port pourra peut-être aller un peu plus loin sur ses présentations. C'est possible. En revanche, le Grand Port a ses instances de décision, de concertation, de réflexion. L'ARML n'a pas à se substituer à toutes ces structures. Il me semble que la première slide d'Olivier TRETOUT portait sur ce sujet. Nous n'allons pas dévoyer toutes les instances ayant permis de construire cette stratégie. Je ne veux pas que l'ARML devienne une instance venant « se mêler », réinfluencer ou remodifier des stratégies que les uns et les autres ont amenées. Nous pourrions revenir sur tel ou tel sujet, afin de rentrer un peu plus dans le détail sur le Grand Port, mais l'Assemblée régionale mer et littoral n'imposera pas de modification de cette stratégie portuaire qui a suivi tout un tas de processus et a eu ses étapes de concertation, de réflexion, etc. Là-dessus, je fermerai la porte, parce que ce n'est pas l'objet de l'ARML.

En revanche, si nous nous disons que parce que nous allons reparler de transition, de développement d'EMR, d'autres sujets, nous avons besoin d'y voir plus clair, parce qu'il nous intéresse, Assemblée régionale mer et littorale, de savoir comment le port s'y adapte, oui. Nous ne ferons pas d'ingérence, parce que le port a largement toutes ses instances pour revoir ses différentes stratégies.

Voilà comment je vois les choses sur ce sujet. Il y a une question, puis nous passerons à la dernière séquence.

### **Charles GENIBREL** – CESER

Merci, Madame la Présidente. Monsieur le Directeur, Monsieur le Président du directoire, j'ai bien noté que vous aviez axé votre propos sur la filière éolienne et les projets immobiliers à destination locative. Néanmoins, la vie continue. Je sais bien que nous parlons de 2030, 2040, 2050, puisque vous avez raison, il faut aller au-delà des cinq ans qui sont vraiment une vision très courte, même si nous voyons bien qu'avec tout ce qui se passe, cinq ans peuvent paraître bien lointains. Si nous reculons de cinq ans, nous n'imaginons pas tout ce qui se passe depuis quelques mois et années maintenant. Néanmoins, même s'il faut voir à 20 ou 30 ans, nous ne pouvons pas abandonner ce qui existe aujourd'hui, parce que c'est tout de même ce qui vous fait vivre, pas vous personnellement, mais le GPM. Il y a quand même besoin de ressources. Vous avez des salariés à payer, des investissements, des entretiens, de la maintenance à réaliser, du dragage, j'en passe et des meilleurs. Tout cela représente beaucoup de millions.

Sur le trafic pétrolier, je vois que le brut ne rentre pas fort depuis que la raffinerie a repris ses activités. Je regardais les dernières statistiques et ce sont 75 000 tonnes de brut, même s'il y a du raffiné. Cela signifie-t-il que Total met vraiment le pied sur le frein sur le fonctionnement du raffinage ? Je parle pour 2022, 2023. Bien sûr, nous pouvons toujours aller plus loin.

Sur le GNL, c'est l'actualité. Nous avons un bon programme de GNL entre les fournisseurs traditionnels, plus le fameux contrat Yamal de Sibérie. Qu'en est-il aujourd'hui ? Nous entendons tout et n'importe quoi. Sans trahir de secrets commerciaux ou stratégiques, pensez-vous que cette année, au moins pour le GNL, nous aurons une année à peu près correcte ? Cela vous permettrait de récupérer de la ressource pour continuer vos projets.

Sur le plan de l'éolien, je voudrais formuler une remarque. Comme vous le dites, les manutentions de tous ces composants sont difficiles. C'est quelque chose de particulier et nous sommes en train d'apprendre, c'est très bien. Maintenant, au niveau des engins, du quai, lorsque je vois les mètres carrés, c'est énorme. Nous parlons d'éoliennes de 15 mégawatts, en passant peut-être par 12 avant. Je rappelle que nous sommes en train de monter des 6 mégawatts sur le banc de Saint-Nazaire. Que de temps perdu. Ce sont des millions que nous aurions pu économiser, parce qu'au lieu d'en mettre 80, nous aurions pu en mettre un peu moins, pour la même production d'électricité. Merci à nos amis ayant fait des recours sans arrêt.

J'entends encore parler de Donges. Je vous rassure, nous n'allons rien y faire. Je me permets de parler à votre place, c'est gelé. Je rappelle tout de même que tous les projets d'extension territoriale du GPM – il y en a eu au moins trois majeurs – sont définitivement abandonnés ou gelés si nous parlons du Carnet, mais vous n'en parlez pas. Pour vous, ce n'est donc pas forcément une zone de développement que vous envisagez d'aménager rapidement ou de continuer à aménager rapidement. De temps en temps, il faudrait peut-être laisser le port respirer. Je veux bien que l'on fasse des infrastructures pour l'éolien, c'est très bien, mais d'autres marchandises passent par le port. Vous l'avez dit dans votre propos, le port est un lieu de commerce, d'échanges. Qu'il ait une vocation industrielle, pourquoi pas ? Cependant, il n'y a pas que cela. Nous avons des trafics anciens. Il est vrai que les automobiles sont un peu à la peine en

ce moment, mais pour des raisons plus conjoncturelles que structurelles, puisqu'il y aura une révolution sur les propulsions automobiles, pourquoi pas avec l'hydrogène. Il y a déjà l'électrique. Vous le savez, en ce moment, les constructeurs ont des problèmes de composants, pas seulement ceux qui utilisent Montoir. Il ne faut pas l'oublier, d'autres filières comme tout ce qui est vrac, agroalimentaire, etc. fonctionnement tout de même, même si nous savons que dans certains domaines, nous avons quelques soucis avec les événements actuels.

Que dites-vous de cela en quelques mots ? Encore une fois, il faut bien que le port continue de fonctionner. Vous avez 540 salariés, si je ne me trompe pas. Quelques centaines de personnes travaillent autour chez les différents prestataires de services. J'évoque quelques centaines, mais cela doit certainement dépasser le millier. Il faut que ces personnes vivent en attendant que tous les projets que vous nous avez aimablement présentés prennent vraiment corps et deviennent réalité, y compris en termes d'espèces sonnantes et trébuchantes.

Merci.

**Olivier TRETOUT** – C'est pour cette raison que je vous ai indiqué que nous estimons que nous avons une dizaine d'années pour faire évoluer le modèle économique, lequel a été construit il y a bien longtemps et a vécu pendant au moins cinq décennies de manière assez stable. Pour nous, l'hypothèse est vraiment qu'il y ait une poursuite pendant un petit moment, cinq ans, peut-être sept ans, des trafics dont j'ai parlé. Nous avons même émis l'hypothèse que le charbon, c'était terminé et là, nous indiquons qu'il revient, pour des raisons que je ne vais pas développer.

Le GNL, nous n'en avons jamais autant vu qu'en ce moment. Ce n'est pas du transbordement du gaz qui vient de Yamal et va ailleurs. C'est simplement pour refaire les réserves. C'est de la gazéification, dans le tuyau à 70 bars. C'est pour reconstituer les réserves européennes. Les réseaux de GRDF et autres sont interconnectés pour reconstituer les réserves européennes, compte tenu du fait que l'approvisionnement venant de l'Est est remis en cause. Ce sont notamment les Allemands qui tirent indirectement sur le système, à tel point qu'au Havre, nous allons installer une unité flottante de déchargement de GNL pour le gazéifier. Les trois terminaux de Dunkerque, Marseille et Montoir sont utilisés à pleine capacité en ce moment. D'ailleurs, nous sommes bien au-dessus de tout ce que nous avons prévu.

Pour le pétrole, il y a eu les circonstances de l'arrêt technique qui devait avoir lieu en début d'année et a été avancé à fin d'année dernière, début de cette année. Un premier bateau est venu décharger du brut la semaine dernière. Deux ou trois autres sont annoncés, dont des bateaux qui vont battre les records de tirant d'eau que nous avons connus dans ce port, avec 15,40 mètres de tirant d'eau navires. Le redémarrage effectif aura lieu dans environ deux semaines, le temps de faire venir le brut, le naphta, tous les composants qui participent au travail de raffinage. C'est dans la foulée de l'investissement réalisé par la raffinerie pour aller plus loin dans le raffinage, ce qu'ils appellent « le projet Horizon » qui a pris tournure. Si vous allez sur leur site, vous voyez que c'est en cours de construction. Ils ont reçu tous les éléments pour cela. Nous devrions constater le démarrage effectif de cette unité supplémentaire de raffinage en temps et en heure.

Je n'ai pas de jugement de valeur dans tout ce que je dis, c'est ainsi, mais nous sommes sur une hypothèse où de facto, ces activités vont continuer avec des hauts et des bas, des aléas, dans les années qui viennent. C'est également de cette manière que nous pourrions financer la transition.

Un autre point aujourd'hui est qu'a priori, il y a un tel appétit national pour développer les nouvelles filières énergétiques, avec le plan France 2030 ou autres, que nous sommes plutôt dans une position d'être

sollicités, afin de proposer des projets. Nous avons donc une bonne confiance sur le fait que nos projets seront assez facilement finançables par la collectivité, parce que cela correspond vraiment à une politique nationale très prioritaire.

**Claire HUGUES** – Je vous remercie. Il y a deux questions et ensuite, nous changerons de sujet, parce que je vois que nous avons pris un quart d'heure de retard. Sinon, je vous garde tous en nocturne.

**Frédéric RAVILLY** – Je vais essayer de faire très court et d'ailleurs, vous avez un peu répondu à ma question. Souhaitez-vous utiliser des fonds liés à l'innovation pour financer les projets dont vous parlez ? Vous avez parlé de microalgues, de zones portuaires bas carbone, d'EMR et nous n'avons pas parlé des nouveaux carburants pour les futurs bateaux zéro émission. Allez-vous utiliser des fonds liés à l'innovation ? Si c'est le cas, je vous le redis, le Pôle Mer Bretagne Atlantique est à votre disposition pour vous aider là-dessus.

**Olivier TRETOUT** – Merci beaucoup. Nous sommes complètement dans cette stratégie, c'est-à-dire le coup d'après. Quand on me parle des nouveaux carburants de synthèse, etc., ce sont plutôt des horizons de deuxième moitié de la décennie. Il faut passer de la recherche et du développement de prototypes à un développement de niveau industriel.

Je vous donne un exemple : il y a très peu de temps, avec la Région notamment, le GPM a fait travailler un bureau d'études sur le potentiel hydrogène de cet estuaire portuaire. On nous a donné à comprendre qu'il y avait trois scénarios, des niveaux d'ambition et que le seul qui était viable d'un point de vue économique était le plus ambitieux. Il faut taper haut en termes de production d'hydrogène vert, gris, bleu, plutôt vert, mais cela s'inscrit dans une stratégie des entreprises elles-mêmes, des utilisateurs. Dans ce contexte, l'hydrogène mobilité serait relativement marginal en quantitatif, mais soutenable économiquement, précisément grâce au fait que les industries sont positionnées dessus. À ce stade, notre ambition est de promouvoir une réflexion collective là-dessus, avec ces industriels que j'ai nommés et en parfaite transparence avec la Région qui a un rôle de chef de file pour nous, la CARENE, Saint-Nazaire, Estuaire et Sillon qui nous dit de temps en temps : « Ne nous oubliez pas. » et bien sûr l'agglomération nantaise. C'est notre ambition sur ces sujets d'innovation.

Nous ne sommes pas forcément les premiers de la classe et en avance sur tout le monde tout le temps. Je ne le dis pas, mais nous essayons de ne pas perdre le lien et quand nous sommes un peu en retard, de courir un peu plus vite pour rattraper.

**Claire HUGUES** – Merci.

**Christophe BOUIN** – J'ai deux questions à poser. Sur les études amont sur lesquelles vous avez travaillé, notamment sur le volume du trafic, y a-t-il eu une question vis-à-vis du Brexit ? Le Brexit a-t-il été un facteur de croissance ou un facteur neutre dans l'évaluation de votre volume ?

Ma deuxième question porte sur l'activité croisière. Est-ce un facteur de croissance pour vous ?

Enfin, ma dernière question concerne l'infrastructure routière, etc., les flux de dégagement de la marchandise, des volumes. Estimez-vous qu'il y ait des voies d'amélioration pour essayer de tangenter le niveau du Havre ? J'ai vu votre comparaison, avec les graphiques.

**Olivier TRETOUT** – La comparaison portait sur les profils de revenus en pourcentage.

Sur le Brexit, pour l'instant, nous avons fait une hypothèse de neutralité sur nos trafics, c'est-à-dire sans incidence sur nos trafics. Cela ne signifie pas que nous n'essayons pas de capter des trafics qui passent par le *land bridge*, c'est-à-dire d'Irlande, en traversant la Grande-Bretagne, pour arriver sur les Pays de la Loire. Il s'agit donc de faire des liens directs, mais nous ne sommes finalement pas si bien placés que cela d'un point de vue de l'accès à l'Europe du Sud. Soit la destination est la France et à ce moment-là, des ports sont beaucoup mieux placés, plus proches pour que les navettes en bateau soient beaucoup plus courtes, soit les bateaux vont directement vers l'Italie, l'Espagne, etc. Pour l'instant, sur le Brexit, nous n'avons pas réussi à tirer notre épingle du jeu. Au moment où il fallait y aller, nous ne pouvions pas prendre l'avion. Nous n'avons peut-être pas bien joué le truc.

Votre deuxième question portait sur la croisière. Les très grands bateaux qui sortent des chantiers, nous ne savons pas vraiment les accueillir. Nous n'avons pas d'endroit pour accueillir ces bateaux. D'abord, ils passent difficilement sous nos ponts. Nous ne visons pas cela. En revanche, nous continuons d'essayer de penser l'accueil à Nantes de petits bateaux de croisière de moins de 200 mètres de long, que nous pouvons brancher à quai et qui accueilleraient plutôt des croisières haut de gamme, culturelles, etc., éventuellement au quai Wilson, pour tout vous dire. Sur le quai Wilson, j'avais fait faire une étude qui montrait que pour peu d'argent, on réussissait à l'équiper pour accueillir ce type de bateau. Le dernier bateau de croisière qui a escalé au quai Wilson, c'était il y a une dizaine d'années, ce qui n'est pas si vieux. Pour l'instant, ce projet n'a pas encore pris de réalité. Nous continuons à en parler avec Nantes Métropole. En gros, le projet que je vous ai montré sur l'éolien offshore à Saint-Nazaire prend la place de ce que pourrait être un terminal croisière à cet endroit-là. En même temps, imaginez débarquer des centaines ou des milliers de touristes à cet endroit. Nous sommes dans un secteur où l'accessibilité n'est pas très évidente. Il reste Cheviré où nous pourrions aménager l'un des terminaux, plutôt l'amont, pour en faire un joli terminal croisière. Pourquoi pas ? Nous ne sommes pas au bout de nos idées.

Sur la desserte routière, il n'est pas facile de construire ou d'élargir des routes aujourd'hui. Il est vrai que les axes sont parfois saturés entre Saint-Nazaire et Nantes, notamment aux heures de pointe. Nous misons sur une utilisation beaucoup plus intense du système ferré. Nous sommes propriétaires d'un réseau ferré portuaire qui fonctionne bien, que nous entretenons, mais que nous sous-utilisons assez largement. Nous pourrions faire au moins deux ou trois fois le volume de trafic par les voies ferrées. D'ailleurs, nous avons bon espoir grâce à la prise de contrôle du Groupe Gefco par CMA CGM... C'est encore une actualité qui vient complètement bouleverser la donne pour nous, plus la nouvelle politique des grands constructeurs vis-à-vis de leurs concessionnaires automobiles. Aujourd'hui, il y a de telles redistributions de cartes d'un point de vue industriel, logistique, distribution, etc. que nous sommes à l'affût de tout cela, afin de pouvoir construire de nouvelles offres ferroviaires pour accueillir des marchandises, les faire irriguer le territoire régional et au-delà, par exemple vers la région parisienne, en utilisant beaucoup plus la voie ferrée.

**Claire HUGUES** – Merci beaucoup, Olivier, de vous être prêté au jeu cet après-midi et d'être venu nous faire cette présentation rapidement. Nous vous avons donné un *timing* contraint, mais il était vraiment intéressant que vous veniez partager avec nous sur cette stratégie et répondre aux questions des membres de l'Assemblée.



## 4 / Les sujets à approfondir en priorité en vue de l'actualisation de la stratégie régionale « Ambition maritime »

**Claire HUGUES** – Je vous propose d'entamer le dernier chapitre qui concerne la révision, l'actualisation de l'ambition maritime de la Région. Je vais essayer d'être assez rapide. J'avais 40 minutes et je vais essayer de prendre une grosse demi-heure, afin que nous ne débordions pas trop.



### ACTUALISATION DE LA STRATÉGIE AMBITION MARITIME RÉGIONALE

#### L'objectif du jour

- Choisir les sujets à approfondir en priorité
- Définir la méthode de travail la plus adaptée pour y parvenir

Nous insérons cette séance de l'Assemblée régionale mer et littoral dans l'actualisation de la stratégie « Ambition maritime » régionale. Pour nous, l'objectif est dans un premier temps d'être sur un exercice de première réaction à chaud qui nous permettra de choisir les sujets que nous devons approfondir en priorité dans le cadre de la révision, de l'actualisation de l'ambition maritime de la Région. Notre objectif est également de définir la méthode de travail la plus adaptée pour actualiser cette stratégie « Ambition maritime » de la Région.

En propos liminaire, je voudrais redire que nous ne partons pas de zéro. Nous avons bien indiqué que nous étions sur une actualisation de notre ambition maritime régionale. D'ores et déjà, nous savons que nous resterons sur la structuration actuelle de notre ambition, à savoir une articulation autour de ces trois piliers complémentaires, parce qu'elle nous paraît pertinente. Je vous le rappelle, le premier pilier concerne l'identité maritime, la culture maritime, la valorisation du patrimoine. Le deuxième pilier est plutôt autour de son économie, en y insérant évidemment l'innovation, l'enseignement supérieur, les formations. Notre troisième pilier porte sur les enjeux plutôt environnementaux. La future ambition maritime ou l'ambition maritime actualisée conservera ces trois piliers qui sont pour nous dans une logique de juste

équilibre. Nous pouvons les prendre dans l'ordre que nous voulons. Il n'y a pas de priorité les uns vis-à-vis des autres et c'est leur complémentarité qui nous intéresse.

Je redis également que l'ambition maritime de la Région est en phase et sera en phase avec le document stratégique de façade et ses objectifs.

Dans l'objectif de déterminer les sujets à approfondir en priorité dans le cadre de cette actualisation, nous vous avons adressé aux uns et aux autres un questionnaire qui pouvait être pris à la carte, en fonction des appétences plus spécifiques des uns et des autres. Nous avons reçu une trentaine de contributions. Elles avaient pour objectif de faciliter nos premiers échanges. La semaine dernière, vous avez dû en recevoir une synthèse, avec une compression des textes, une fusion des remarques qui pouvaient être similaires et un certain ordonnancement des remarques, afin d'aller du général au particulier. Si les contributeurs divers et variés l'acceptent au regard des règles de la RGPD, les réponses individuelles en intégral pourront toujours être communiquées aux uns et aux autres. L'objectif était d'avoir un premier document synthétique nous permettant de travailler à la fois sur ces sujets et sur la méthode.



## ACTUALISATION DE LA STRATÉGIE AMBITION MARITIME RÉGIONALE

### La commande

- Des propositions argumentées
  - Équation à résoudre
  - Motivation
- Des propositions concrètes
  - La recherche d'un fort effet de levier
  - Le mode opératoire : partenariats, coordination entre acteurs

Je rappelle la commande sur ce sujet : à partir de l'énoncé des enjeux clés, des priorités qui en découlent, il s'agit pour nous de dégager des propositions argumentées, avec l'énoncé d'une équation à résoudre, d'un objectif, des raisons qui motivent sa prise en compte et au regard de cela, des propositions concrètes, la recherche d'actions à fort effet de levier et si possible originales. Nous sommes toujours intéressés par le fait de sortir des sentiers battus. Dans ces différentes propositions, il s'agit également de préciser les propositions de l'ordre de l'action régionale, celles en partenariat avec les acteurs concernés ou en coordination avec d'autres institutions publiques. C'était pour la commande.



## ACTUALISATION DE LA STRATÉGIE AMBITION MARITIME RÉGIONALE

### Le contexte

- De nombreux documents sur lesquels s'appuyer
  - DSF, SRADDET, SDAGE
  - Schémas régionaux
  - Stratégies maritimes départementales
  
- Des chantiers nationaux concomitants à intégrer
  - La nouvelle stratégie nationale mer et littoral
  - La stratégie française pour l'énergie et le climat

Je rappelle le contexte. Tout à l'heure, j'ai parlé du fait que notre réflexion s'appuiera sur de nombreux documents. Alexandre ELY a également pu aborder ce sujet, mais un grand nombre de documents a déjà été le fruit de réflexions communes, de partage commun. Nous pouvons parler du document stratégique de façade, du schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires, du schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux, de la stratégie portuaire qui existe et a fait l'objet d'une concertation, de la feuille de route microalgues, du schéma touristique, du SRDEII ; etc. Nous avons déjà un nombre important de briques qui seront également des supports pour actualiser notre ambition maritime de la Région.

Nous songeons également au fait que nous sommes dans un monde qui bouge et un temps qui bouge. Notre démarche de révision ou d'actualisation maritime de la Région va également devoir s'intégrer dans des chantiers nationaux qui se feront en parallèle et seront à intégrer : la nouvelle stratégie nationale pour la mer et le littoral qui rentrera en concertation à l'été 2022, après la réinstallation de la CNML, la stratégie française pour l'énergie et le climat. Tout à l'heure, nous avons parlé d'un certain nombre de sujets, y compris de la future PPE, mais nous pouvons également parler de la stratégie nationale bas carbone, du plan national d'adaptation au changement climatique. Tous ces éléments seront intégrés dans cette stratégie française qui devra également avoir un impact sur notre actualisation de l'ambition maritime régionale.

J'étais un peu rapide, mais pour vous dire que nous avons nos propres contributions, nos propres réflexions, mais nous avons également soit un grand nombre de réflexions qui ont déjà été faites et que nous intégrerons, soit des choses qui sont en cours et que nous viendrons également intégrer.





## ACTUALISATION DE LA STRATÉGIE AMBITION MARITIME RÉGIONALE

### Le calendrier

- 6 mois de consultations pour engranger des propositions
  - Mars – Avril : lancement de la réflexion
  - Mai à Octobre : 6 mois de réflexions
  - Novembre : une ARML de bilan
- 6 mois de travail interne au Conseil régional pour aboutir au vote décisionnel en mars ou juin 2023.

En termes de calendrier pour cette actualisation, nous nous donnons six mois de consultation pour engranger des propositions. Je vous en ai parlé, en mars, avril, nous lançons les prémices de la réflexion par l'intermédiaire de ce questionnaire que nous vous avons envoyé. À partir du mois de mai jusqu'au mois d'octobre, notre objectif est d'être dans nos six mois de réflexion, de partage, de concertation avec un ensemble de partenaires. Nous tiendrons une ARML bilan au mois de novembre sur cette étape de six mois. Ensuite, nous effectuerons un travail interne au sein du Conseil régional, afin de mouliner et prendre à notre actif tout ce travail de concertation. La session dans laquelle nous adopterons l'actualisation de l'ambition maritime régionale n'est pas arrêtée, mais ce sera celle du mois de mars ou de juin 2023. Voilà pour reposer avec vous ce calendrier.



## ACTUALISATION DE LA STRATÉGIE AMBITION MARITIME RÉGIONALE

### La méthode : cinq formats complémentaires

- RV bilatéraux
- Contributions libres
- Ateliers au sein de l'ARML
- Exploitation de documents existants
- Intégration des choix nationaux

Dans la méthode, au-delà de l'inspiration que nous devons trouver dans les différents documents annexes à notre ambition, j'ai à cœur que nous ayons des formats différenciés pour travailler sur l'ambition maritime de la Région. Je réaborde volontairement le sujet des EMR, certains sujets nécessiteront une discussion assez large et finalement, d'autres sujets d'importance nécessiteront plutôt des rendez-vous bilatéraux ou pourront également émaner de contributions libres. Cela fait partie des deux éléments qui feront partie des formats pour construire cette actualisation.

Je vous en parlerai dans un deuxième temps, nous allons mettre en place trois ateliers au sein de l'ARML, afin de pouvoir avancer plus loin sur certains sujets. J'en ai parlé longuement, nous allons également exploiter les documents existants ayant posé un certain nombre de jalons et voir par quelle méthode nous pourrions intégrer dans notre actualisation certains choix nationaux qui seront faits en parallèle de nos travaux.



## ACTUALISATION DE LA STRATÉGIE AMBITION MARITIME RÉGIONALE

Sur fond, une ligne de force qui se dégage :

L'amplification de la prise en compte des grandes transitions  
écologiques, socio-économiques, énergétiques et technologiques  
dans tous les domaines maritimes et littoraux

Par rapport aux contributions que vous avez pu nous faire, c'est une première lecture à chaud, mais il ressort globalement des contributions un appel de votre part à amplifier la prise en compte des grandes transitions, qu'elles soient écologiques, socioéconomiques, énergétiques ou technologiques, dans tous les domaines maritimes ou littoraux. Cela nous fait dire que cette question centrale des transitions pourrait s'ordonner dans le prolongement des trois piliers de la stratégie actuelle, la stratégie 2018-2022, en mettant en valeur leur complémentarité, les multiples correspondances entre eux, en cohérence de l'ensemble, dans une logique de développement durable.



## ACTUALISATION DE LA STRATÉGIE AMBITION MARITIME RÉGIONALE

Une déclinaison possible sous trois séries de sujets prioritaires :

- Sous l'angle de la croissance bleue : la décarbonation et la bioéconomie bleue
- Sous l'angle de l'écologie : l'eau et l'aménagement du littoral espace fragile et convoité
- Avec à la clé un important besoin de connaissances et d'éducation

Dans cette perspective, plusieurs préoccupations de fond semblent émerger plus particulièrement sous l'angle de la croissance bleue avec le gros sujet de la décarbonation et des bioéconomies bleues. Sous l'angle de l'écologie, sans surprise, nous devons nous réinterroger plus fortement sur deux sujets prioritaires : l'eau dans sa qualité, sa quantité, sa gestion et l'aménagement du littoral comme espace à la fois fragile et convoité. Avec pour tous ces sujets un sujet d'importance qui est à la fois le besoin de connaissances et le sujet de l'éducation. Je n'invente rien, parce que lorsque nous parlons des enjeux maritimes, le sujet de l'éducation aux enjeux maritimes est toujours pierre angulaire de tous ces sujets.

Une fois que nous aurons posé ces bases, nous prendrons le temps d'esquisser un cahier des charges, dans un objectif de créer trois ateliers, comme je vous le disais tout à l'heure. Le premier porterait sur la thématique des nouvelles opportunités de la croissance bleue et des leviers à optimiser, avec évidemment une approche transversale : mises en réseau, recherche et innovation, éducation, formation, connaissance. À l'intérieur de ce sujet, ce sont les déclinaisons spécifiques à chaque filière, les nouveaux champs d'investigation, donc évidemment la décarbonation, dont le vélisque, l'écologie industrielle, la bioéconomie bleue, l'économie circulaire, le sujet de l'alimentation et de la santé dont nous parlons souvent au sein de la Région dans nos travaux autour de l'agriculture et de l'agroalimentaire. Nous aurions ce package et cet atelier de travail sur la croissance bleue.

Nous devons affiner le deuxième atelier, mais il serait sur la thématique de la prise en compte des enjeux environnementaux, en particulier dans les politiques d'aménagement du littoral. Cet atelier pourrait cibler en priorité les collectivités littorales et leurs habitants confrontés à l'équation contradictoire dont nous ne cessons de parler, avec à la fois la suractivité ou la sur-attractivité et la surexposition aux conséquences des changements climatiques. C'est un sujet que nous avons pu poser au cœur du SRADDET, dans son objectif 18. Nous voyons bien que sur ce sujet, nous n'avons peut-être pas d'objectif, mais en tout cas des solutions collectives à trouver. Ce deuxième atelier portera donc plutôt sur cette thématique d'aménagement littoral avec toutes ses contraintes.

Le dernier atelier que nous proposons porterait sur le sujet de l'identité maritime et des relais de sensibilisation à la conscience maritime. Comme cela a pu être souligné dans le questionnaire, nous avons de nombreuses initiatives en région des Pays de la Loire, sous de nombreuses formes, sur des

sujets variés. Des centres d'interprétation se développent. Il y a des démarches associatives, comme celle de Respect Ocean, des manifestations comme le Forum de l'aventure maritime aux Sables-d'Olonne, donc moult initiatives. La première question pourrait tourner autour du fil rouge qui permettrait de relier entre elles toutes ces initiatives, afin de les valoriser collectivement et de créer un effet boule de neige en termes d'impact d'image d'entraînement. C'est le premier axe. La deuxième question tournerait autour du rôle propre de la Région, des critères, des méthodes à privilégier pour sélectionner les projets ayant besoin à un moment donné d'un soutien régional et des différentes formes qu'il pourrait prendre.

J'ai été un peu rapide pour vous présenter à la fois le calendrier et la méthode que nous adoptons. Une fois que je vous ai présenté cela, il m'intéresse de vous entendre également en réaction, sans revenir sur les contributions des uns et des autres, que nous avons bien reçues. Il n'y a aucun souci là-dessus et je vous en remercie encore. La semaine dernière, j'ai pris le temps de relire toutes les contributions et il y avait beaucoup de choses très intéressantes dont nous pourrions nous nourrir. Il s'agirait peut-être de vous entendre sur vos attentes, vos remarques sur la méthode ou le retour synthétique du questionnaire qui vous a été fait. Il m'intéresse de vous entendre, si vous avez des remarques. J'ai été un peu rapide, mais je voulais rattraper le temps.

**Mireille BOURDON** – Avant de prendre le train, je voudrais faire une dernière intervention. Nous sommes arrivés pratiquement à la même conclusion que vous concernant les sujets prioritaires à partir du document de synthèse que vous nous avez fait parvenir. D'ailleurs, nous vous en remercions beaucoup, parce que cela nous a permis de travailler en amont de la réunion. Il s'agit de la décarbonation, de la bioéconomie, de l'eau et de l'aménagement. Nous, nous appelons cela « aménagement du territoire », parce qu'il y a le littoral et le rétro-littoral à prendre en compte, mais je ne reviendrai pas sur notre déposition.

Si nous sommes tous d'accord sur la priorité des trois objectifs, pour nous, il ne s'agit pas de faire encore une fois une liste de vœux, même si nous pouvons les saluer. Il faut maintenant quitter cette position souvent déclarative et passer à l'action. Je rappelle les derniers travaux du GIEC à travers François GEMENNE qui a pris récemment la parole. Il a une position très inquiète par rapport à notre devenir. Nous avons trois ans pour agir. Pour nous, à partir du moment où nous fixons ces objectifs, il faut rentrer dans l'action et action signifie budget. Il est très important de conditionner les budgets, afin de permettre les actions, de les orienter par rapport au réchauffement climatique. Pour nous, le pilier environnement et réchauffement climatique ne devrait pas être le troisième, même si vous avez dit tout à l'heure qu'il n'y avait pas d'ordre. Nous voudrions qu'il ruissèle, si je me permets de reprendre les propos de notre Président actuel. Nous souhaiterions que tout cela ruissèle à travers différents volets abordés.

Merci.

**Claire HUGUES** – Nous nous rejoignons sur le fait qu'à un moment, il faut agir. Quand nous écrivons des stratégies, il faut bien avoir une méthodologie pour les écrire et finalement, nous avons trois piliers, sans ordonnancement. Effectivement, nous allons également retrouver ces enjeux environnementaux au sein du pilier économique, puisqu'effectivement, cela doit également ruisseler dans notre économie.

Je ferai deux remarques par rapport à l'urgence. Il y a un peu deux sujets, dans la façon dont nous pouvons voir les choses. Nous, nous regardons plutôt le deuxième. Le premier est largement d'importance : à notre échelle et avec nos actions, comment freinons-nous ce phénomène ? Nous apporterons un petit morceau à la contribution et devons le faire. C'est le premier sujet. Ensuite, dans le pilier 3 de l'ambition maritime de la Région, nous sommes plutôt sur la façon de nous adapter à. Nous travaillerons davantage sur ce sujet, non pas que le premier ne soit pas important. Aujourd'hui, nous voyons que quoi qu'il se passe, il y aura des incidences au changement climatique, même si nous

travaillons à les freiner à notre échelle. De toute façon, pour nos territoires maritimes et littoraux, il y aura des incidences et nous devons nous y adapter. Ce que nous chercherons à travailler dans l'atelier qui travaillera sur ce sujet est en particulier la façon d'aider les collectivités territoriales, ce que nous engageons comme dynamique à l'échelle de notre région, afin que nous nous adaptions aux effets de ce changement climatique qui sont de toute façon plus ou moins visibles sur notre territoire.

Vous avez raison, il y a à la fois l'urgence de freiner le phénomène, mais nous n'y apporterons qu'une petite contribution. Il faut le faire, mais nous n'avons pas toutes les clés mondiales en main. Cependant, de l'autre côté, nos territoires littoraux, rétro-littoraux possiblement, mais en tout cas littoraux ont des questions prégnantes et très difficiles à résoudre pour dans 20 ou 30 ans, alors que c'est aujourd'hui qu'elles doivent y répondre.

Aviez-vous d'autres remarques à formuler ou question à poser ? Je vous en prie.

**Philippe JAN** – Chambre de commerce et d'industrie Pays de la Loire.

Sur les sujets que vous avez évoqués, les trois priorités, les trois axes, en termes de méthode, il pourrait être intéressant de consacrer une partie du temps à *benchmarker* ce qui se passe sur d'autres territoires littoraux portuaires en France et à l'étranger. C'est sans doute prévu, mais vous ne l'avez pas dit. Effectivement, en termes de solutions, quand nous creusons sur un sujet, les choses vont extrêmement vite en termes de solutions. Nous parlions tout à l'heure de l'éolien offshore, de l'hydrogène. Je me dis que pour gagner du temps dans la recherche de bonnes idées, il pourrait être intéressant de consacrer une partie de l'énergie à voir ce qui se fait ailleurs.

**Claire HUGUES** – Je vous remercie de parler de cela, parce que je vous rejoins complètement et sans que nous ayons spécialement défini de méthode sur ce sujet. Je suis complètement d'accord avec vous. J'étais dans une mission régionale à Seattle, il y a 15 jours et effectivement, quand on regarde ce qui se passe ailleurs, on gagne du temps. C'est toujours inspirant. Effectivement, ce n'est pas obligatoirement quelque chose que nous avons inscrit dans la méthode. C'est quelque chose que nous avons l'habitude de faire à la Région, mais nous pouvons peut-être être plus volontaires. En tout cas, je vous remercie pour cette remarque, parce que c'est effectivement une brique que nous n'avons pas obligatoirement inscrite dans la méthode, que nous devrions inscrire pour le pratiquer encore plus. Merci.

Je vous remercie de votre écoute. Je ne connais pas le *timing* exact, mais dans un futur très proche, nous allons finir de recadrer un peu ces trois ateliers de travail avec leurs objectifs, le cahier des charges, etc. Un petit message vous sera adressé, y compris pour faire un appel à candidatures pour créer ces groupes. Je n'animerai pas tous ces groupes, parce que je crois que cela n'a pas obligatoirement d'intérêt. J'y participerai, mais je ne souhaite pas les animer. Nous allons également nous mettre en quête de binômes pilotes pour mener ces ateliers. Ils seront bien sûr accompagnés, en particulier de Bernard de CASTELBAJAC. Il est bien de brainstormer et de travailler en groupe, mais ensuite, il y a toujours un gros travail de synthèse. Nous vous donnons des nouvelles très rapidement, afin de continuer ce travail. Je rappelle que dans nos différentes briques, nous sommes preneurs des différentes contributions et échanges spontanés sur ces sujets. C'est ce qui nous intéresse.



## CLÔTURE

**Claire HUGUES** – Voulez-vous un petit mot de conclusion de notre après-midi ? Cela vous convient-il ? J'ai donc simplement à vous remercier d'avoir été présents. Je vous rappelle que nous nous retrouvons dans une prochaine séance qui a été fixée au 11 juillet après-midi. Vous avez dû recevoir l'information. Ce sera une séance un peu plus solennelle que nos séances de travail récentes, puisqu'elle se déroulera sous la présidence directe de Christelle MORANÇAIS, notre Présidente du Conseil régional, de Didier MARTIN, le préfet de région et d'Olivier LEBAS, le préfet maritime de l'Atlantique. Nous serons obligés de bien nous tenir. Nous devons être très sérieux pour cette séance. Je plaisante, je sais que cela se passera très bien. Je serai heureuse de vous accueillir, a priori pas ici, puisque nous serons en séance délocalisée dans mon autre chez moi, à Pornic.

À ce jour, trois sujets sont envisagés pour cette prochaine séance. Nous prendrons d'abord un petit temps, afin de faire une rétrospective du chemin que nous avons parcouru ensemble depuis 2018 et des perspectives qui s'ouvrent à nous. Nous aimerions avoir une séquence autour de la jeunesse pour mettre en valeur les parcours d'insertion dans un métier maritime et les dispositifs y concourant. Nous aurons également une présentation des travaux de la chaire maritime de Nantes Université qui répondent à l'important besoin de connaissance en vue d'une planification maritime réussie. Ils méritent d'être connus davantage, puisque chaque fois que nous nous intéressons à ce que fait la chaire maritime, c'est toujours très intéressant. Nous serons donc sur ces thématiques lors de cette séance estivale.

D'ici là, je vous souhaite bon courage, bon retour et vous remercie d'avoir été présents aujourd'hui.

*Applaudissements.*



## ANNEXE

# Synthèse des contributions reçues en vue de l'actualisation de la stratégie régionale

## 1<sup>er</sup> PILIER / LA VALORISATION DE NOTRE IDENTITÉ MARITIME

### 1.1 / Partager davantage la culture maritime, la mémoire et la connaissance du patrimoine

(7 contributions)

Un travail de longue haleine aux multiples facettes à poursuivre et renouveler pour faire progresser la conscience maritime du grand public : expositions, colloques, festivals, rassemblements, évènements sportifs, ...

Des pistes à explorer dans une logique de parcours touristiques : visites industrielles, centres d'interprétation et de vulgarisation des fruits de la science, routes de la conchyliculture, du sel, estuaire, ...

Le soutien aux productions audiovisuelles : concours en lien avec le campus de l'image et du son (3IS), festivals de court métrage, webdocumentaires.

La valorisation du patrimoine maritime historique de Nantes : chantiers navals, histoire portuaire, ...

Valoriser le lien et les connexions entre terre et mer, et plus largement les paysages d'eau très diversifiés qui façonnent les Pays de la Loire, pour sensibiliser le grand public, petits et grands, aux problématiques d'aujourd'hui et de demain.

Le travail de recherche qui s'est opéré sur les communes de Nantes métropole doit être poursuivi sur les communes non encore étudiées dans la partie estuarienne. Estuarium pourrait être associé notamment en ce qui concerne le patrimoine industrialo-portuaire, hydraulique et les petits-ports d'étier. Un travail de mémoire doit être mené pour recueillir auprès des anciens leurs souvenirs, les savoir-faire en lien avec l'agriculture en zone humide, l'exploitation des anciennes îles, la navigation en Loire. Ce travail de recherche et de valorisation doit contribuer à rapprocher les rives, à créer une culture du fleuve.

### 1.2 / Développer l'éducation à la mer de la jeunesse ligérienne

(13 contributions)

La mer ne doit pas être vue seulement comme un espace de loisirs ou festif : les actions éducatives peuvent être renforcées sur les thématiques biodiversité et espace de risques.

Amplifier le déploiement du Brevet d'initiation Mer (BIMER) auprès des collégiens, lycéens, étudiants et du CAEI MER pour les enseignants.

Développer les classes de mer et en particulier les thèmes de la sécurité en mer et de la protection du milieu marin.

Poursuivre le développement des sports nautiques en favorisant les clubs responsables en matière d'environnement (charte de bonnes pratiques, ...).

A l'image du groupe régional des fondations en faveur de la biodiversité, constituer un groupe régional des fondations en faveur de l'éducation à la mer et du patrimoine maritime, pour des appels à projets régionaux sur cette thématique, en incluant le handicap.

Au-delà de la découverte de la mer, renforcer la découverte des métiers maritimes.

Initier les lycéens aux enjeux du transport maritime propre en s'appuyant sur le témoignage des acteurs économiques locaux engagés dans le développement de la propulsion des navires par le vent. Cela permettrait d'attirer les jeunes sur les métiers du maritime de demain.

Intégrer dans l'éducation à la mer la thématique de l'eau (la mer commence ici !) : qualité, quantité des eaux, économies d'eau, biodiversité et zones humides littorales.

Via des actions de communication, sensibiliser aux enjeux du littoral ligérien sur les actions engagées sur la qualité des eaux littorales (efforts d'assainissement des collectivités), les actions de restauration des milieux aquatiques et zones humides littorales incluant leur biodiversité.

Favoriser la mise en place d'aires éducatives dans la partie estuarienne.

Proposer dans le Pacte éducatif régional une action en lien avec la découverte du littoral et de l'estuaire de la Loire : étude du milieu naturel, histoire de nos rivages en lien avec l'activité humaine qui les a façonnés, enjeux de demain au vu des changements climatiques.

Favoriser le développement des visites à thème organisées à bord du Maillé-Brézé.

Développer le recours aux dispositifs "Merci la mer" et "Enseigner la mer" qui s'adressent actuellement aux classes de primaire et secondaire.

Concrétiser le projet d'exposition itinérante "de la mer à la terre, de la terre à la mer".

Accentuer les possibilités d'engagement des jeunes : soutien aux formations SNSM, soutien au volontariat civique, ...

Approfondir le développement de l'éducation à la mer par la sensibilisation à l'écosystème marin, au risque de submersion, au recul du trait de côte et par la mise en œuvre de projets sur la façade maritime dans les lycées dans le cadre de l'enseignement scientifique et la spécialité SVT.

### **1.3 / Rayonner et fédérer par les événements et les manifestations festives**

(8 contributions)

Les manifestations phares permettent aux différents mondes de se côtoyer et de se révéler. A poursuivre en insérant des conditions de respect de bonnes pratiques environnementales aux cahiers des charges.

Poursuivre le soutien financier au Vendée Globe.

Mettre en valeur par un appui et une communication dédiée les initiatives et événements autour de la propulsion par le vent des navires. En particulier lors de la réédition de l'évènement fédérateur Wind for Goods inauguré en septembre 2021 et voué à monter en puissance à l'échelle régionale et internationale. Autre opportunité : l'évènement festif et grand public Débord de Loire.

Accompagner la création par Estuarium de l'évènement itinérant "De l'autre côté de l'eau" destiné à une réappropriation de l'Estuaire dans toutes ses dimensions en reliant les rives de la Loire entre elles. Ce titre « De l'autre côté de l'eau » renvoie à la formule d'usage des riverains pour désigner leurs voisins d'en face : Comment faire de ce fleuve, perçu comme une frontière, un fleuve passerelle entre deux rives qui partagent, sans le savoir, une même géographie, une même histoire maritime et fluviale ? Cette action bisannuelle prendrait la forme d'un événement rassemblant sur deux ou trois jours une somme de propositions : colloques, spectacles, créations artistiques, iconographie, ...

Envisager un retour de la Région au Nautic à partir d'une mesure par NautiHub de l'intérêt des entreprises ligériennes envers ce salon.



L'appel à projet « Pays de la Loire, une terre fluviale et maritime » ne concerne actuellement que les événements organisés en saison estivale. Il mériterait d'être étendu aux événements hors saison ciblés à destination des habitants des territoires ligériens.

## 2<sup>ème</sup> PILIER / LES DÉFIS DE LA CROISSANCE BLEUE

### 2.1 / Faire du Grand port maritime une locomotive économique pour son hinterland

(9 contributions)

Grand port d'importation de charbon, pétrole et gaz, modèle qui a fonctionné depuis plus de 50 ans, le grand port maritime de Nantes Saint Nazaire a élaboré une nouvelle stratégie, approuvée en fin de 2021. L'un des axes est de renforcer les services portuaires, quantitativement et qualitativement, pour mieux accueillir les industries déjà présentes ou nouvelles, et améliorer les performances des chaînes logistiques terrestres et maritimes pour lesquelles il est en interface.

Favoriser le développement du grand port de Nantes St Nazaire vers des nouveaux créneaux industriels et énergétiques.

Accentuer l'engagement de la Région en faveur des modes de transport décarbonés et en particulier doter le grand port maritime d'une filière pérenne hydrogène.

Conforter le choix du GPM en donnant un signal politique fort autour de l'intérêt des alternatives développées à partir de la propulsion des navires par le vent et en appuyant l'organisation de rassemblements de chargeurs pour la diffusion des informations concernant les alternatives décarbonées.

La transformation du modèle économique du port reste à faire alors que cela fait déjà une dizaine d'années que la transition énergétique est au programme. Un port est avant tout une place de commerce et non une entreprise immobilière. Il faut développer des trafics de marchandises, porteurs de recettes pour le port et les entreprises qui y travaillent.

En termes de perspectives, les activités liées aux EMR ne seront pas forcément pérennes. Les investissements correspondants doivent tenir compte de cette réalité en évitant d'être surdimensionnés. Par ailleurs les nouvelles activités industrielles autour de l'hydrogène notamment ne suffiront pas à compenser les recettes perdues par la baisse des trafics de charbon et de pétrole. Enfin, il faut laisser au port de l'espace pour se développer tout en restant soucieux de la préservation de l'environnement.

Le port au-delà de la transition écologique pourrait être aidé à réduire son empreinte environnementale autour des questions de l'eau et de la biodiversité dans l'estuaire.

La transition énergétique est indispensable pour la compétitivité de cette infrastructure cruciale pour le territoire. En ce sens, le Grand Port devrait faire preuve de davantage de réactivité et de disponibilité vis-à-vis des expérimentations proposées par les PME. Il conviendrait aussi de renforcer son implication dans des projets structurants, particulièrement à l'échelle européenne.

Amplifier le volet transition énergétique du port et écologie industrielle en lien avec l'hydrogène, la filière microalgues et aller vers une démarche stratégique plus intégrée entre les différents acteurs.

Aller plus loin que Résolution sur le volet smartports. Développer un volet expérimentation en lien avec les pôles de compétitivité et Nantes Citylab maritime. Quid du devenir de Be My Port ?

Poursuivre le développement d'offres logistiques (viabilisation du foncier voire location d'entrepôts métallo-textiles) du port sur lui-même pour accueillir de nouvelles entreprises et ainsi diversifier ses revenus.

Poursuivre le développement des équipements logistiques XXL pour être un port de référence de la logistique de l'éolien en mer.

Développer le photovoltaïque sur le foncier portuaire.

Amplifier le développement du fret ferroviaire portuaire par une amélioration du Réseau Ferré Portuaire (RFP) et un captage de trafic auprès des chargeurs.

Amplifier le développement de la filière hydrogène et de l'économie circulaire des déchets (recyclage du CO2) de la Zone Industriale-Portuaire (ZIP).

Améliorer la qualité de service du parc roulier pour maintenir et développer les trafics de véhicules (y/c électriques, voire hydrogène).

Développer les compétences du port dans le domaine de la cybersécurité.

Envisager un modèle de développement économique intégrant les défis environnementaux et climatiques.

Reconversion du site de Cordemais : mettre à l'étude tous les projets, y compris la reconversion à la biomasse, l'unité de stockage d'électricité produite par ENR et EMR...

Relancer un projet d'autoroutes de la mer : adopter une approche de transition écologique pour la logistique en favorisant le report modal du transport routier vers les autoroutes de la mer.

## **2.2 / L'industrie navale, fleuron des Pays de la Loire**

(6 contributions)

Continuer d'accompagner le déploiement de l'industrie navale et maritime du futur. Les résultats de l'étude XLM seront sûrement décisifs dans l'amplification du volet maritime et fluvial par son axe logistique ...Impact sur le volet industriel, l'industrie et innovation navale, et son volet manufacturing, les quais intelligents...Une stratégie partagée à construire.

A ce titre l'atterrissage régional et métropolitain de l'IT2EM va constituer une matrice remarquable dans le développement du maritime décarboné et de l'innovation navale que collectivités et Régions doivent accompagner de concert (communication, soutien...)

Conforter la diversification, la modernisation et le développement de l'innovation en matière navale avec une attention particulière pour les chantiers de taille modeste souvent confrontés à des difficultés de mise en œuvre de ces actions.

La Région des Pays de la Loire a l'opportunité de conforter sa position d'excellence autour de la propulsion vélique. Au-delà des projets individuels déjà soutenus par la Région, la filière dans sa dimension collective a besoin de son appui, sachant qu'elle se situe à un croisement de filières réunissant la navale, le nautisme, la course au large, l'aéronautique et le numérique notamment. Elle s'appuie non seulement sur une industrie des transporteurs, mais aussi sur la motivation très forte des chargeurs et usagers. Elle recouvre une très grande diversité de projets, depuis le transocéanique jusqu'au segment du cabotage maritime, avec des modèles économiques et des cadres de réflexion très différents.

L'ambition maritime régionale pourrait se donner pour objectif la mobilisation de toute cette chaîne de valeur sur le territoire régional en s'appuyant sur Wind Ship en tant qu'entité mobilisatrice et fédératrice de tous les acteurs du vélique, en lien avec le Pôle mer Bretagne Atlantique pour les sujets d'innovation et de financements et le PASCA pour les enjeux de logistique associés.

## 2.3 / Conforter le dynamisme des filières de la pêche et de l'aquaculture

(9 contributions)

Peser sur les décisions européennes pour permettre à la filière pêche de se transformer avec un projet "navire de pêche du futur" adossé à une visibilité des possibilités de pêche au-delà d'une année pour permettre de véritables calculs économiques sur les investissements (quotas pluriannuels ?)

Poursuivre le développement de l'association interprofessionnelle Loire Océan filière-pêche, lieu d'échanges et de projets collectifs pour l'ensemble des branches de la filière pêche maritime en Pays de la Loire.

Poursuivre les projets collectifs au sein de la Filière aquicole des Pays de la Loire (FAP) pour une meilleure visibilité et la promotion des intérêts de la profession, des métiers et des produits (suivis "espèces", "milieu", "outils de production").

Poursuivre l'effort de renouvellement des générations de pêcheurs et d'aquaculteurs à travers une nouvelle vision de ces métiers de production primaire.

Accompagner en droit social la filière pêche pour trouver des matelots : la maîtrise du code de l'entrée et du séjour des étrangers et du droit d'asile est un vaste sujet pour les armateurs à la pêche.

Soutenir les capacités productives et de transformation, faciliter les nouvelles installations ainsi que le développement des entreprises existantes et répondre aux attentes des consommateurs et des citoyens.

Valoriser les productions locales auprès des citoyens, de la restauration collective et de la restauration commerciale, gage de qualité, de proximité et de moindre coût environnemental et social.

Les coûts énergétiques et des matières premières, en très forte hausse depuis trois ans, impactent les entreprises des filières pêche et aquaculture. Il y a urgence à faire évoluer les outils de production pour les rendre moins énergivore (exemple des navires de pêche), valoriser le réemploi/réutilisation (économie circulaire) et le recyclage (réduction des déchets, matériaux biodégradables, etc.).

Rechercher des leviers pour répondre à deux préoccupations majeures : éviter le risque que les produits de la pêche et de l'aquaculture deviennent de plus en plus des produits de luxe inaccessibles pour un grand nombre de consommateurs et réduire la forte dépendance de la France en termes d'importations des produits de la mer.

Conforter le positionnement du Smidap à travers les appels à projets qu'il coordonne.

Le soutien financier de ce secteur par des outils comme le FEAMP/FEAMPA, et l'accompagnement des acteurs pour s'y investir s'amplifie mais doit être encore plus incitatif en incluant la dimension recherche (via IUML, Ifremer...) de façon plus systématique. Diversifier le soutien aux différentes nouvelles filières aquicoles. Ne pas miser trop exclusivement sur la filière microalgues car ce secteur fortement concurrentiel à l'échelle internationale se développera essentiellement sur des marchés "de niche"

Financer des actions de recherche ou de R&D à un niveau TRL plus émergent (TRL 2 à 6) et avec un pouvoir d'attraction des financements accrue à travers des possibilités de financement de partenariat privé-structure professionnelle/EPIC sur la base d'un pourcentage du coût complet. Le financement sur coût marginaux sans prise en charge des frais de fonctionnement voire avec une demande d'autofinancement d'une partie des coûts marginaux pose un problème conséquent pour le modèle économique d'un EPIC comme Ifremer et parfois aussi délicat pour les établissements sous droit public.

Axes nouveaux ou moins classiques méritant un soutien : les IMTA en mer, la crevetticulture, l'aquaponie (et pourquoi pas en eau salée ou saumâtre), l'holothurie, les ormeaux... et de nouveaux procédés de valorisation comme la fermentation des produits, la bio-préservation, l'apport de probiotiques pour des

bienfaits santé ainsi qu'une meilleure compréhension des risques sanitaires au regard des produits de la mer.

La période du COVID concomitante avec les difficultés liées au Brexit ont durement impacté les professionnels. Néanmoins, ces filières pêche et aquaculture maintiennent une bonne dynamique d'innovation, notamment autour d'une meilleure valorisation des produits et coproduits issus de leurs travaux. Il est important de continuer à soutenir ces initiatives tout en préservant la ressource, améliorant la qualité des eaux et la maîtrise des impacts.

La qualité de l'eau reste une problématique majeure pour la profession aquacole à laquelle répond la création en Loire Atlantique d'une commission départementale du suivi de la qualité des eaux littorales.

Orienter davantage le FEAMP comme un outil de transition vers une pêche durable (évolution des méthodes de pêche, préservation de la ressource...).

Aller plus loin que l'IGN « sel de Guérande » et proposer une AOP « fleur de sel et sel de Guérande ».

## **2.4 / Poursuivre le développement du tourisme littoral**

(11 contributions)

Adapter le tourisme aux enjeux environnementaux futurs : maîtrise de l'eau (accompagner les structures vers les économies d'eau notamment), redéploiement vers du tourisme plus éco-responsable, notamment dans le tourisme nautique.

La promotion à l'international doit surtout promouvoir des modes de transport non aériens, à fort impact carbone : continuer à viser les pays facilement reliés par le train.

La thématique des transports régionaux est importante : la Région doit poursuivre sa politique volontariste pour faciliter les déplacements collectifs. La multiplicité des offres d'été mériterait d'être un peu mieux connue.

Profiter des parcours de tourisme de découverte économique pour créer un parcours qui permette de découvrir les essais en cours pour la propulsion par le vent (le bâtiment "the Brick à Nantes, l'aile de la Solid Sail sur le port de Saint Nazaire, la fabrication des cordages Lancelin en Mayenne, les chantiers en Vendée etc.).

Promouvoir la variété de l'offre touristique afin de répartir les flux entre le littoral et le rétro-littoral dans une logique de tourisme durable.

Diffuser les flux touristiques en proposant une offre complémentaire à l'intérieur des terres. Les personnes qui choisissent de passer leurs vacances au bord de la mer auront une appétence pour des activités sur ou au bord de l'eau quelle qu'elle soit : lac, rivière, canaux... C'est un potentiel qui a été négligé, la facilité a été de s'intéresser au littoral car naturellement attractif pour des visiteurs. En Loire-Atlantique, la création d'un grand parc naturel régional sur le thème de l'eau pourrait jouer ce rôle.

Prendre la mesure de l'ampleur du tourisme nautique : en comptant acteurs privés, associatifs et parapublics, ce sont environs 500 structures de tourisme nautique qui ont été référencés (cours, location, excursions, etc.)

Des expérimentations dans des port fluviaux ont émergé notamment au travers de l'AAP « Port de plaisance innovant ». Il convient de maintenir cette dynamique en s'efforçant de la rendre plus visible et accessible auprès des territoires moins habitués aux projets d'innovation (zones fluviales en Mayenne, Sarthe et Maine et Loire en particulier)

Poursuivre l'accompagnement à la modernisation du tourisme à vélo, notamment autour de la création des boucles cyclables "bleues, vertes", en lien avec la destination "Bretagne Loire Océan" et les réflexions autour de boucles secondaires et de boucles vélo + bateau.

Quel tourisme de croisière ? Mettre en place un groupe de réflexion sur le tourisme à impact et contraindre les constructeurs à évoluer.

Prendre davantage en compte le développement du trafic de paquebots à Saint-Nazaire et Nantes et le développement du tourisme industriel portuaire.

Adopter une vision plus résiliente du tourisme avec un objectif de tourisme durable, notamment dans le cadre du tourisme de croisière.

## 2.5 / Assumer le leadership nautique des Pays de la Loire

(8 contributions)

La création du NautiHub opérationnel depuis avril 2020 sous la responsabilité des CCI en tant qu'opérateur de programme aura permis de maintenir la bonne dynamique de projets entrepreneuriaux autour du nautisme avec l'implication continue des dispositifs déjà en place.

Le plan d'actions pour l'avenir du nautisme a ainsi été très largement mis en œuvre :

- Désormais, l'annuaire régional de la filière nautisme est co-traité par NautiHub et NINA : <https://nautihub.paysdelaloire.cci.fr/annuaire-des-entreprises-de-la-filiere>
- La Région compte à ce jour deux centres de déconstruction agréés APER : Tripapyrus (85) et Monier environnement (44).
- En matière d'exportation, NautiHub coordonne deux actions majeures, en partenariat avec la Team France Export Pays de la Loire :
  - Le pavillon régional au Boot Düsseldorf dans le but de favoriser l'accès des entreprises ligériennes au plus gros salon nautique européen
  - Le collectif export nautisme qui fédère les entreprises régionales du nautisme exportatrices et leur propose deux ou trois rencontres dans l'année afin qu'elles mutualisent sur les opportunités de différents pays, les bonnes pratiques, des canaux de distribution, voire de la force commerciale.
- NautiHub assure l'accompagnement des projets d'innovation en lien avec les pôles EMC2 et PMBA.
  - Le bateau connecté demeure un sujet à approfondir au même titre que la transition énergétique et le recyclage.
  - Les innovations nautiques du territoire sont valorisées par le « Concours d'innovation nautisme by NINA & NautiHub »

L'identité de la filière nautique régionale mérite d'être encore renforcée et les croisements de filière doivent aussi être davantage stimulés.

L'appel à projets « Port du futur » mérite d'être poursuivi.

La création de la nouvelle structure de gestion des ports de pêche et de plaisance « Les Ports de Loire-Atlantique » ouvre des opportunités pour développer les "ports du futur" et engager la transition numérique au service de l'innovation technique et de service.

Aller plus loin que les AAP et RéSolutions à travers des démarches plus intégrées avec les stratégies territoriales existantes. Développer un observatoire à l'échelle régionale avec une forte dimension territoriale sur la base des chiffres clés existants.

## **2.6 / Construire une filière industrielle pérenne des énergies marines renouvelables**

(9 contributions)

L'éolien offshore représente sur l'arc atlantique un potentiel énergétique extrêmement important, qui s'évalue à des dizaines de Gigawatts de puissance, et qui devient accessible grâce à une filière industrielle émergente. Des infrastructures et des services portuaires adaptés à l'accueil de ces nouvelles filières industrielles doivent encore être conçus et construits. C'est un des axes majeurs de la nouvelle stratégie du Grand Port Maritime de Nantes Saint Nazaire.

Grâce à un écosystème riche pour la structuration de la filière (Weamec, Pôle Mer Bretagne Atlantique, Neopolia et Atlanpole en particulier), les EMR poursuivent leur croissance. Il faut persévérer dans ce sens et continuer de considérer l'ensemble du cycle de vie des parcs EMR, des phases d'autorisation jusqu'au démantèlement. Certains choix structurants devront être pris pour pérenniser ce leadership tels que la planification des futurs parcs commerciaux, l'optimisation du SEM-REV et l'investissement dans des infrastructures portuaires de niveau mondial pour le montage et la mise à l'eau des futurs gros flotteurs éoliens.

Depuis 2015, la recherche, l'innovation et la formation de la filière EMR des Pays de la Loire s'est organisé en s'appuyant sur le dispositif Weamec qui, par son rôle d'animateur et de catalyseur de projets, a permis à l'écosystème ligérien de monter en compétences sur les enjeux de recherche des EMR et de collaborer autour de projets de recherche au niveau régional, national et européen. Cette dynamique de nouveau soutenue par la Région en 2021 jusqu'en 2023 doit être poursuivie afin de capitaliser sur les résultats obtenus.

Poursuivre la trajectoire engagée en faveur des EMR en s'intéressant également aux technologies autres que l'éolien et au développement d'une filière carbone du futur.

Le chantier du parc éolien de Saint-Nazaire se déroule selon le calendrier prévu et sa mise en service devrait être complète fin 2022. La maintenance de ce parc s'effectuera à partir d'une base située à La Turballe, qui a été inaugurée en octobre 2021. L'accompagnement du projet par les acteurs du territoire, dont les services de l'État, a permis que ce chantier se déroule dans de bonnes conditions et fasse l'objet de peu de contestations.

Ce premier parc commercial permettra de bénéficier d'un retour d'expérience sur différents thèmes, ce qui devrait faciliter la recherche de solutions pour les parcs à venir (meilleure connaissance des impacts adaptée au contexte Atlantique, développement des compétences de la filière) et renforcer la capacité des acteurs économiques ligériens à se positionner sur de futurs projets.

Par ailleurs, en vue du développement de futurs projets, les connaissances scientifiques sur les écosystèmes marins et les interactions entre les éoliennes et ces milieux vont être renforcées grâce à la mise en place de l'observatoire national de l'éolien en mer, doté de 50 millions d'euros sur 3 ans.

Le développement des équipements logistiques XXL permet au Grand port maritime d'être un port de référence de la logistique de l'éolien en mer.

La filière française de l'éolien flottant est en mutation d'une phase expérimentale à une phase commerciale. A l'échelle internationale, la géographie des filières reste encore à définir, ce qui constitue une opportunité à saisir. Il reste nécessaire de soutenir la recherche et développement de solutions en la

matière, notamment au travers de la plate-forme expérimentale de l'École Centrale de Nantes, mais également de soutenir le développement d'infrastructures portuaires et industrielles adaptées.

La stratégie française pour l'énergie et le climat prévoit une accélération du développement des énergies renouvelables électriques, parmi lesquelles l'éolien en mer est une des filières les plus prometteuses à long terme. Les objectifs annoncés de 40 GW installés à horizon 2050 restent à adopter dans le cadre de la révision de la Programmation Pluriannuelle de l'Énergie, mais d'après l'ensemble des scénarios étudiés, une accélération significative est attendue. Le contexte géopolitique récent montre par ailleurs plus que jamais l'importance de développer les énergies renouvelables.

Afin de permettre un développement massif, de nouveaux sites susceptibles d'accueillir des parcs éoliens en mer devront être identifiés sur toutes les façades, dont probablement certains sur la façade ligérienne. Il paraît nécessaire que la Région joue un rôle moteur dans la future démarche de planification et porte un discours cohérent avec celui de l'État concernant l'implantation de nouveaux parcs en Pays-de-la-Loire.

La Région a un rôle à jouer, comme médiateur de la concertation des acteurs pour le développement de l'implantation des parcs, à travers notamment l'enceinte de l'ARML.

Un soutien à l'expérimentation, avec l'accompagnement juridique et les études d'impact amont permettrait de développer des solutions innovantes lors des nouveaux chantiers, intégrant les goulots d'étranglement prés-identifiés (moyens nautiques de pose, ...).

## **2.7 / Biotechnologies marines : passer du laboratoire au stade industriel**

(6 contributions)

La mise en œuvre de la feuille de route mérite d'être poursuivie.

La feuille de route régionale sur les microalgues a été adoptée et certaines des actions initiées. Il reste que l'on ressent une frustration grandissante des acteurs de ces filières dans l'attente d'une animation dédiée et de soutien plus marqués. L'avenir d'AlgoSolis bien que central pour cette filière ne doit pas stopper la bonne dynamique initiée depuis le BlueCluster (puis reprise par l'AMI MicroAlgae, Atlanpole et le Pôle Mer Bretagne Atlantique). Un travail de fond sur le rapprochement des acteurs entre eux et l'ouverture vers les grands donneurs d'ordre des filières applicatives à forte valeur-ajoutée doit être conduit. Ces actions nécessitent des moyens et des ressources supplémentaires.

Les biotechnologies marines bénéficient d'un environnement recherche fort en Pays de la Loire. La Région a essentiellement misé sur le développement de la filière microalgue en apportant un soutien majeur au volet bioprocédés. Ce point s'est potentiellement effectué au détriment du volet bio-prospection et biologie. L'ensemble des organismes marins (et particulièrement l'ensemble des micro-organismes marins) mérite l'attention. Certains marchés "de niche" des microalgues se doivent d'être clairement soutenus mais de façon convenablement ciblée, avec une stratégie clairement définie. Le soutien des travaux sur la biotechnologie marine à destination de solutions innovantes pour la santé unique (santé environnementale / santé animale et santé humaine) doit être amplifié.

Appuyer davantage le développement des biotechnologies marines en soutenant les projets portés ou développés par les structures comme Atlanpole ou le Pôle Mer Bretagne Atlantique

Accélérer le développement économique par l'innovation et les secteurs applicatifs nantais (santé, alimentation, énergie...)

Poursuivre le développement de la filière de l'économie circulaire des déchets (recyclage CO2 par algues) de la zone industrialo-portuaire.

Prendre davantage en compte le développement de la filière des écotechnologies (algues, énergie des vagues...).

## **2.8 / La recherche et l'innovation, la révolution numérique et la transition énergétique au cœur de l'économie maritime**

(7 contributions)

Le domaine maritime connaît une inflexion sans précédent autour de la décarbonation, des datas maritimes et de la cyber sécurité. La Région doit permettre l'émergence de plateformes Recherche / Innovation sur ces sujets du fait de la synergie de compétences présentes.

Le dialogue entre différents acteurs a été facilité. La mise en place d'outils et de plateformes partagées reste à consolider. Le libre accès aux données, si possible avec qualification de ces données, et aux outils de traitement de ces données tout en préservant l'aspect propriété intellectuelle doit être préconisé et favorisé.

Ces enjeux transverses déclinés par la stratégie régionale alimentent la quasi-totalité des projets d'innovation soutenus par Atlanpole. La dynamique autour de ces thématiques est bonne. Il conviendrait d'intégrer pleinement la transition écologique sous toutes ces dimensions, au-delà de la transition énergétique. Parmi les autres sujets transverses de R&D important pour le maritime, on pourrait ajouter l'intégration plus forte avec les sciences humaines et sociales.

L'installation d'une des plateformes de l'IT2EM dans la région des Pays de la Loire constitue une véritable opportunité pour porter des projets ambitieux en matière de décarbonation et positionner des acteurs régionaux dans les projets les plus innovants. Les projets de propulsion par le vent sont clairement identifiés parmi les axes de l'institut et de nombreux porteurs sont situés sur le territoire régional. L'ambition maritime régionale pourrait être de soutenir activement les projets de propulsion par le vent dans l'IT2EM lorsque ceux-ci mettent en valeur les compétences et savoir-faire régionaux.

Mettre en œuvre la feuille de route hydrogène.

Accompagner les entreprises dans les bonnes pratiques ou les solutions pour l'océan, en particulier en partenariat avec RespectOcéan par le soutien à son programme « biodiversité et entreprises ».

Consolider et articuler les différentes stratégies territoriales dans un souci d'amplification régionale et la valoriser.

Poursuivre l'association aux actions du pôle de compétitivité "Pôle mer Bretagne Atlantique".

## **2.9 / La formation aux métiers de la mer pour répondre aux besoins de compétences**

(10 contributions)

A l'instar de plusieurs secteurs économiques, des difficultés de recrutement se rencontrent régulièrement autour des métiers de la mer. Les actions engagées visant à augmenter leur attractivité doivent être maintenues. La formation continue doit aussi être plus considérée pour faciliter la mise à jour des compétences.

Le campus des métiers et des qualifications du nautisme mérite d'être conforté dans ses missions au service du développement et de la valorisation des formations aux métiers de la mer. Il travaille ainsi sur le projet d'un GEIQ nautisme et d'une école de production. Par ailleurs, il répond aux appels à projet FIN et à l'appel à projet régional Pays de la Loire Formations Innovantes "ingénierie de formations professionnelles et d'offres d'accompagnement innovantes". En lien avec le centre des formations maritimes, il prépare la mise en place d'une formation "découverte des métiers de la mer" afin de pouvoir faire découvrir l'ensemble des univers maritimes, dont le nautisme. Le campus est dans la même



dynamique avec le lycée maritime Jacques Cassard à Nantes. Il travaille également sur la coloration de certains BAC PRO ainsi que la "navalisation" des certifications avec le CINAV.

La problématique de l'attractivité des métiers prend de plus en plus d'importance : la Région doit accompagner les professionnels dans la construction d'une marque employeur "nautisme" ainsi que dans la mise en œuvre de process vertueux au sein des organisations (production, RH...).

A noter la mise en place d'un référentiel de formation continue pour la conduite des navires propulsés par le vent. Le projet est appuyé par la Région, qui pourrait mettre en valeur ce projet pour former un ensemble cohérent et complémentaire avec les projets innovants (IT2EM) et la mobilisation de la chaîne de valeur régionale. L'ambition maritime régionale pourrait être de valoriser le projet de formation continue des marins sur la conduite des navires propulsés par le vent, afin de montrer la capacité à anticiper et préparer les changements de pratique pour un monde maritime plus responsable et vertueux.

Un partenariat de la Région avec Défense Mobilité, l'agence chargée de la reconversion des militaires, permettrait de mieux faire connaître les débouchés professionnels de la région au personnel des armées, dont celui de la marine nationale, qui dispose d'une formation de qualité et d'une expérience riche en mer, et ainsi permettre un recrutement par les entreprises des Pays de la Loire.

Il existe chaque année une semaine de l'emploi maritime nationale (mi-mars). La Région pourrait soutenir les initiatives locales et les fédérer afin que ces forums soient encore plus marquants avec des retombées multiples à l'échelle de la région, pour l'emploi, mais aussi pour les entreprises existantes.

Au sein des lycées pourraient être développées des initiatives renforçant le caractère maritime et littoral de la région : option sportive ou non de voile, sauvetage côtier, sécurité maritime, etc.

Poursuivre l'accueil par le Grand port de stagiaires dans le cadre de leur cursus de formation.

## **2.10 / Des leviers financiers et politiques au service des projets maritimes**

(6 contributions)

Amplifier le lobbying bruxellois en coordination avec les syndicats professionnels du maritime, les organisations de producteurs, etc.

Le package "fit for 55" fait clairement l'impasse sur le recours aux énergies renouvelables pour la propulsion des navires, de même que les financements liés à l'innovation comme les programmes de R&D Horizon Europe qui sont portés sur la propulsion par le vent. L'ambition maritime régionale pourrait faire en sorte que les actions politiques de la Région au niveau européen donnent plus de poids à cette thématique dans les discussions européennes.

Poursuivre la mobilisation des partenaires publics pour consolider les plans de financement et la mobilisation des aides communautaires pour alléger la contribution des partenaires publics locaux.

Développer des outils financiers adaptés et attractifs pour favoriser l'émergence de travaux collaboratifs fructueux entre les secteurs professionnels et les acteurs de la recherche et de l'innovation. Mettre en place en ce sens, sur le modèle ANR, des projets associant un EPIC et un secteur professionnel avec un financement basé soit sur un pourcentage des coûts complets (par exemple 40% pour l'EPIC et de 40 à 100% pour le secteur professionnel en fonction de ses capacités financières), soit sur la prise en compte d'un taux de couverture plus conséquent des frais de structure pour des aides sur coûts marginaux.

Au niveau de l'innovation, la plupart des dispositifs et leviers mis à disposition par la Région sont bien sollicités par les acteurs du maritime. Une spécificité récurrente des projets d'innovation en lien avec le maritime est le besoin de moyens conséquents pour passer à la phase d'expérimentation en conditions réelles compte-tenu de l'environnement marin et littoral très contraignant.

Développer la coopération interrégionale avec les territoires de l'Arc Atlantique.

## **2.11 / Autres sujets à développer dans le 2<sup>ème</sup> pilier**

(3 contributions)

Il serait pertinent d'inclure des éléments concrets en faveur de la préservation des milieux et de la transition écologique dans les cahiers des charges des différents dispositifs d'aide aux projets aquatiques et maritimes de la stratégie régionale.

Des projets de cabotage maritime utilisant l'énergie du vent pour propulser les navires sont en gestation sur le territoire. Le DSF a identifié une action spécifique pour développer le transport maritime à la voile, et le cabotage fait partie d'une expérimentation possible. Mais on manque encore d'une vision sur ce que ce cabotage pourrait réellement permettre, et sur la manière dont il pourrait être déployé entre l'échelle très locale et l'échelle inter-régionale. L'ambition maritime régionale pourrait porter sur une action qui permettrait d'animer la réflexion sur ce sujet et de mobiliser les acteurs à la fois usagers du transport et transporteurs pour construire une vision d'un cabotage maritime au départ de la région. Wind Ship se propose pour co-porter une telle action, en animant les réflexions et en mobilisant les parties prenantes.

Dans un contexte où de nouvelles zones dédiées aux énergies renouvelables en mer vont devoir être définies afin de contribuer à l'autonomie énergétique de la France, la préservation d'un accès à la ressource minérale existante au sein de la paléo-vallée de la Loire est indispensable afin de garantir à moyen et long termes l'approvisionnement des besoins des régions Pays de la Loire et Bretagne en sables siliceux de qualité.

Que cela soit pour le bâtiment et les travaux publics, le maraîchage ou la protection du trait de côte, cette valorisation historique des ressources naturelles ligériennes n'a pas été suffisamment prise en compte par la stratégie régionale initiale et nous semble devoir être pleinement intégrée lors de son actualisation pour la période 2023-2027.

Chacun des usages stratégiques de la mer doit trouver sa place et l'extraction des granulats marins au large des Pays de la Loire témoigne depuis de très nombreuses années de sa compatibilité avec la pêche professionnelle ainsi que le démontrent les résultats des suivis halieutiques et grâce au fait que cette exploitation est discontinuée sans aucune installation fixe en mer.

Il est indispensable que soit pleinement prise en compte la nécessité de pérenniser l'accès à la ressource minérale, qu'un nouveau permis exclusif de recherche (PER) puisse être instruit et que la concertation menée pendant les cinq années de sa durée permette de définir le ou les périmètres d'exploitation d'une nouvelle concession qui prendra progressivement le relais des concessions minières actuellement en cours d'exploitation.

## **3<sup>ème</sup> PILIER / LA PRÉSERVATION ET LA MISE EN VALEUR DE LA MER ET DU LITTORAL**

La stratégie maritime et les actions qui en découleront devront être menées dans le respect des objectifs environnementaux du Document stratégique de façade NAMO et en lien avec son plan d'actions dont la signature puis la mise en œuvre sont prévus au printemps 2022.

Utiliser le DSF, le SDAGE et le SRADDET comme grilles d'analyse pour prioriser les actions et les financements régionaux.

Profiter de Blutech fin 2022 où l'ensemble des acteurs concernés seront présents pour envisager une production partagée autour de ce pilier de la stratégie régionale.

### 3.1 / Un besoin de connaissance au service d'une vision stratégique partagée

(11 contributions)

Les enjeux d'une planification stratégique partagée de l'espace maritime s'exacerbent encore davantage en raison : (i) des engagements nationaux dans le domaine des énergies marines renouvelables (notamment l'éolien avec 40GW d'ici 2050), (ii) des multiples répercussions de la guerre en Ukraine sur la souveraineté alimentaire nationale (avec d'importants effets sur la pêche), les marchés des matières premières et les questions énergétiques, (iii) des besoins d'accélération de la transition énergétique pour limiter autant que possible le changement climatique, (iv) des effets à long terme du Brexit sur l'activité halieutique nationale et donc régionale, etc.

Dans ce contexte, les besoins de connaissance au service d'une vision stratégique partagée de l'espace maritime s'accroissent fortement.

La période 2018-2021 a d'ores et déjà permis à la Chaire maritime de produire avec succès des connaissances originales et surtout précieuses pour éclairer les politiques publiques de planification de l'espace maritime dans un cadre multi-partenarial. La qualité des travaux produits est d'ailleurs largement reconnue par les acteurs de l'aménagement de l'espace maritime d'une part, à travers les nombreuses publications scientifiques qui sont issues des travaux de la Chaire maritime d'autre part. Aussi, la Chaire maritime va-t-elle continuer d'accélérer et de densifier ses travaux d'ici à la fin 2023 dans cette même logique.

Dans ce contexte et fort de ce succès, il paraît essentiel de conforter et même d'amplifier les efforts dans ce domaine, tout particulièrement en donnant à la Chaire maritime hébergée par la Fondation Nantes Université, les moyens d'avancer encore plus vite et d'aller encore plus loin dans l'apport de connaissances fondamentales au partage de l'espace maritime.

Poursuivre la recherche de connaissances au service de la restauration du littoral (qualité, biodiversité, liens terre mer, évolution du trait de côte...) et de l'adaptation au changement climatique, et mieux communiquer sur ces sujets.

Favoriser une meilleure connaissance du rôle de la mer et du littoral sur les risques, et les solutions que sa diversité est susceptible d'engendrer, dans le cadre d'un positionnement au sein de la dimension santé unique.

Plusieurs initiatives de recherche contribuent à une meilleure connaissance des milieux. Elles méritent un soutien renforcé afin de pouvoir mettre à disposition des observatoires et des bases de données consultables pour les acteurs de l'économie bleue

La planification spatiale et temporelle des activités nécessite l'utilisation d'outils de concertation modernes qui peuvent être développés par les sciences humaines et sociales.

S'interroger sur la vision stratégique des zones de dépôt des produits de dragage, notamment sur le plateau de La Lambarde et les outils permettant de protéger et préserver ces zones.

### 3.2 / Une réponse innovante et adaptée aux défis de l'attractivité littorale

(4 contributions)

Mieux intégrer les stratégies DSF, SDAGE et SRADDET aux CTR, sans oublier la stratégie trait de côte.

L'accompagnement régional dans l'élaboration des SCoT est indispensable pour sensibiliser et accompagner les territoires face aux enjeux futurs (eau, érosion littorale, capacité d'accueil des territoires).

Inciter à une déclinaison opérationnelle et ambitieuse du DSF dans les politiques stratégiques régionales dans un objectif d'articulation et de complémentarité des outils et des financements pour porter des projets intégrés en faveur du littoral (CTEau, AAP, études prospectives, etc.)

Le SCoT du Pays de Retz est en révision. La prise en compte des enjeux spécifiques au littoral, à l'estuaire et plus largement à l'eau dans un contexte de changement climatique est prévue. Une rencontre est à programmer avec les services de la Région afin de mieux évaluer l'expérimentation envisagée dans la 1<sup>ère</sup> ambition maritime régionale sur deux territoires tests et concrétiser maintenant ce projet.

### 3.3 / Un plan régional de reconquête de la qualité des eaux

(7 contributions)

La disponibilité et la fragilité de la ressource en eau est accrue sur le littoral avec les effets cumulés du changement climatique et de la forte attractivité.

Si demain la Région veut valoriser sa ressource en eau sur tous les plans, il convient qu'elle relève le grand défi d'en améliorer sa qualité. Tellement d'enjeux sont liés à cette reconquête de la qualité des eaux, notamment sur le plan de la santé environnementale et donc de la santé de tous.

La reconquête de la qualité des eaux des bassins versants reste largement à faire. La pression démographique et la résistance au changement ralentissent ou anéantissent les efforts pour reconquérir la qualité des eaux de ruissellement comme des eaux souterraines, impactant les activités littorales. L'effort de renaturation des cours d'eaux et de limitation du ruissellement et du lessivage est à peine entamé dans le Sud Loire et le bassin versant de la baie de Bourgneuf.

Le programme en cours est à poursuivre avec des objectifs de qualité des bassins versants adaptés aux eaux littorales. Poursuivre les actions notamment dans les CTEau littoraux. Bien inclure la qualité des eaux microbiologiques pour les usages. Et ne pas oublier la qualité des eaux des ports, autour de la question du carénage en particulier.

Poursuivre le plan eau État - Région qui existe depuis 2019, fait l'objet d'un suivi et d'une gouvernance spécifique et mobilise l'ensemble des acteurs de l'eau de la région. Il permet d'aborder notamment la question des eaux littorales et des liens terre-mer. La mise en place des Contrats Territoriaux eau permet une territorialisation des actions et une appropriation par les collectivités et les acteurs locaux. Le projet Life REVERS'EAU est en cours et une convention a été signée entre la Région et l'Agence de l'eau.

Une connexion avec le programme et équipement prioritaire de recherche « One Water » (PEPR – PIA4) pourrait avoir son intérêt. La prise en compte du dimensionnement des installations de traitement des eaux en fonction de certains aspects très saisonniers des communes côtières doit être mieux appréhendé. La dimension continuum terre-mer doit avoir une place significative au sein de ce plan. La dimension "santé humaine et animale" au sein des objectifs de reconquête de la qualité des eaux doit avoir un rôle majeur. L'objectif est de prendre en compte toutes les dimensions de la qualité des eaux (contaminations chimiques mais aussi biologiques) les différentes eaux (douces, saumâtre et salée / souterraine ou non ...) et les territoires (Par exemple la qualité et la bonne gestion des eaux souterraines du polder de Bouin).

Pour améliorer la qualité de l'eau, il faut notamment questionner les politiques et/ou pratiques d'aménagement du territoire et agricoles, et contribuer par la même occasion au bon fonctionnement du milieu marin/littoral (sur le plan quantitatif et qualitatif). Il convient d'avancer aussi sur la mise en place d'un observatoire régional. Des pratiques d'économie d'eau sont à accompagner dans toute la zone littorale, qui a une consommation forte en été, pendant la période d'étiage.

Une question : faut-il multiplier à ce point les instances avec la conférence ligérienne de l'eau en sus des CLE des SAGE, commissions littorales et géographiques du SDAGE, Comité de bassin etc. ?

### 3.4 / La protection des espaces naturels

(6 contributions)

Besoins de soutenir encore davantage les actions en faveur de la biodiversité et des milieux via CTEau, « Territoire engagé pour la Nature (TEN) » et autres programmes dédiés. Mettre plus en avant le rôle de ces milieux en termes de solutions fondées sur la nature pour préserver le littoral et l'adapter au changement climatique.

Il serait intéressant de développer la question du lien économie/ biodiversité : gestion de la ressource, mise en place de mouillage écologique...

Il manque dans la stratégie régionale le sujet de la protection de la ressource maritime : migrateurs amphihalins, gestion de la pêche, prises accessoires accidentelles (dauphins...)

Y aurait-il un intérêt à avoir une agence régionale de la biodiversité et bénéficier ainsi du travail collectif du réseau des agences régionales de l'énergie et de l'environnement (RARE) ?

A l'échelle régionale, travailler sur la compensation par l'offre, notamment sur l'interface terre/mer. Actions de restauration préalable de milieux, pour ensuite avoir des unités de compensation pour le développement des EMR ou les aménagements côtiers par exemple.

L'estuaire de la Loire est un monument écologique à lui tout seul. De nombreuses réserves naturelles existent. C'est un territoire soumis à Natura 2000 ; il est en ZNIEFF, ZICO, en site classé. Il manque une gouvernance pour percevoir ce territoire dans sa globalité et ainsi mieux comprendre son fonctionnement et ses besoins en matière de protections - protection contre l'homme, grâce à l'homme, contre les changements climatiques.

Le Parc naturel marin estuaire de la Gironde et mer des Pertuis évoqué dans le document initial est en ordre de marche et il convient maintenant de contribuer activement à la mise en œuvre de son plan de gestion.

Les objectifs nationaux en matière d'aires protégées ont évolué pour atteindre 30 % dont 10 % en protection forte. Il convient donc que la Région soit motrice dans la création et la gestion des aires protégées pour contribuer à l'atteinte de ces objectifs. Une attention particulière doit être portée sur les zones de marais rétro-littorales mais aussi sur l'extension progressive des zones de protection fortes en mer.

### 3.5 / Changements climatiques : la prévention des risques et la gestion raisonnée du trait de côte

(10 contributions)

Une plus grande sensibilisation des acteurs aux enjeux du changement climatique et de la chute de la biodiversité semble indispensable pour tendre vers une gestion durable des espaces fluviaux, littoraux et maritimes.

Nécessité de développer une vision transversale et à moyen terme de la question du repli stratégique au regard du recul du trait de côte.

Conforter la mise en place de règles de financement donnant de la visibilité aux projets des collectivités en matière de risques littoraux (submersion, gestion du trait de côte). Conforter l'observatoire régional des risques côtiers (OR2C), animé par l'université de Nantes, dont les travaux sont reconnus à l'échelle régionale mais aussi nationale.

Sujet à approfondir, en liaison avec une culture du risque à partager, et une connaissance du patrimoine menacé à affiner. Y a-t-il un partenariat SHOM pour campagnes LIDAR récurrentes ?

Actualités réglementaires liées entre autres à la loi Climat et Résilience : de fortes conséquences pour les communes littorales et la gestion du trait de côte. Celle-ci doit se faire de manière globale et intégrée en lien à l'aménagement du territoire. Des stratégies sont à écrire.

Accélérer et accompagner l'élaboration de stratégies locales de gestion intégrées du trait de côte en diminuant le recours aux techniques "dures" de fixation du trait de côte (perrés, remblais, épis...). Amplifier les réflexions sur les évolutions territoriales à mener au regard de la hausse prévisible du niveau marin et de l'augmentation de l'occurrence des risques littoraux associée.

Etudier l'opportunité et la faisabilité opérationnelle de scénarios de repli stratégique dans les secteurs où l'augmentation prévisible des risques littoraux est préoccupante par le soutien des démarches pilotes expérimentales afin de capitaliser les retours d'expériences.

Besoin de travailler sur des scénarii prospectifs et acculturer la population aux risques : zones défendues, zones laissées en évolution libre. Besoin d'anticiper le retrait du trait de côte (déconstruction, délocalisation), de revoir les pratiques agricoles à proximité des zones soumises à l'érosion (délaissés agricoles, pratiques résilientes comme le pâturage), de développer de nouvelles approches de la construction.

Au risque de submersion littorale s'ajoute le risque d'inondations retro littorales dû au ralentissement de l'exutoire consécutif à la montée des océans. La commune de Machecoul par exemple est à un point de rupture de pente qui la rend très vulnérable sur ce point et qui nécessitera probablement des travaux complémentaires à la protection contre le risque de submersion en aval, avec des travaux de ralentissement des flux en amont. La renaturation de surfaces devenues imperméables est une dimension complémentaire nécessaire, en conflit avec la pression démographique et économique de l'activité maraîchère en particulier.

Le changement climatique est plus vu en tant que risques et gestion du trait de côte. Il faut positiver car on peut faire autrement via la restauration des milieux pour s'adapter. Penser et aménager autrement pour limiter la vulnérabilité de certains territoires.

Les terres gagnées sur le fleuve entre le Moyen âge et le 20<sup>ème</sup> siècle dans sa partie estuarienne vont en partie être impactées par les changements climatiques. Un travail d'éducation, de sensibilisation doit être fait auprès des plus jeunes, mais également auprès des usagers (agriculteurs, chasseurs, randonneurs, associations, ...) pour leur faire comprendre que ces espaces vont évoluer et que de ce fait il nous faut trouver la meilleure façon qui soit pour en tirer des bénéfices.

Une attention particulière devra être portée au cavalier, cette digue qui protège des submersions marines l'ancien canal maritime de la Martinière. N'oublions pas qu'il représente un pan important de l'histoire des grands aménagements de l'estuaire de la Loire et qu'il est une formidable réserve d'eau douce pour alimenter les marais du sud Loire.

Les accès à la ressource minérale marine actuellement autorisés au large de la région des Pays de la Loire seront insuffisants s'il fallait demain réensabler de manière significative une portion de trait de côte où un recul stratégique serait jugé trop coûteux.

A l'instar des opérations de même nature réalisées régulièrement depuis des années en Angleterre au Danemark ou en Hollande, disposer d'accès à la ressource autorisés ayant fait l'objet en amont de campagnes d'investigation et des concertations nécessaires puis d'une étude d'impact, d'une enquête publique et d'une instruction administrative par les autorités de tutelle est un processus de très longue haleine qui nécessite presque une dizaine d'années et doit donc être largement anticipé sous peine de ne pas pouvoir intervenir.

### 3.6 / Autres sujets à développer dans le 3<sup>ème</sup> pilier

(2 contributions)

Rechercher des solutions efficaces de décarbonation des activités avec l'exigence d'arriver à une neutralité carbone en 2050. Les chiffres sont hélas très contraignants si nous voulons atteindre ces objectifs nous devrions diminuer de 5% les émissions de GES par an d'ici 2050. Ou encore émettre en 2050 2,5t de CO2 par personne, pour entre 10t et 11,8t actuellement (5t d'émissions liées à la production française et 6,8t d'importations).

Préserver la mer : c'est 30% de captation du CO2, 50% de production d'O2, 90% de la chaleur absorbée et 3 milliards de personnes nourries. Elle régule donc le climat mais elle en supporte les conséquences en particulier elle s'acidifie et se réchauffe. La première exigence c'est de ne pas l'impacter.

Aucune activité industrielle ne devrait impacter le milieu marin. Un exemple : le Grand Port, essentiel à la vie économique, mais dans le même temps il drague le chenal et ce sont plusieurs millions de tonnes de sédiments qui sont clapés en mer ou remis en suspension au jusant dans l'estuaire. La turbidité produite augmente le bouchon vaseux et produit l'étouffement et la disparition des macro-algues laminaires dans la baie de la Baule et le long de la côte sauvage (90% des laminaires, 100 hectares, ont disparus en 20 ans). Résultat : une perte de biodiversité car les champs de laminaires hébergent plus de 1000 espèces diverses, moins de pêche, moins de captation du carbone et de production d'O2. Solutions envisageables : utiliser à terre les sédiments pour remblayer les zones à protéger des submersions à venir talus pré-marais bas ; recréer une île de Loire, utiliser ces sédiments pour le terrassement des chemins côtiers associés aux coquilles d'huitres broyées.

Privilégier les solutions fondées sur la nature pour séquestrer le carbone, enrichir le milieu marin et la qualité écologique des masses d'eau, tout en développant une économie qui crée des emplois. Un exemple : la culture intégrée ou inclusive, mytiliculture et algoculture. Actuellement la culture des moules sur filière et bouchots est une mono culture. Il serait souhaitable d'associer une culture algale pour retrouver une biodiversité de qualité. Ces macro-algues laminaires indigènes sont particulièrement intéressantes par leur richesse en oligoéléments, minéraux et leur valeur culinaire. Cette association permettrait de diversifier la production, de récolter ces algues en avril mai, donc avant les récoltes sur bouchot et amènerait à des emplois nouveaux ou à compléter les revenus des mytiliculteurs en cas de perte de récoltes (étoiles de mer, anoxies etc.). Une filière à terre de valorisation du produit pourrait être mise en place assurant des emplois. Autre solution de puits de carbone naturels : la plantation de champs de laminaires et de zostères, au même titre que l'on plante des arbres des forêts des mangroves pour capter le carbone et améliorer la biodiversité voire lutter contre l'érosion fixer les fonds marins et lutter ainsi contre la submersion ou/et l'érosion.

Calculer l'empreinte carbone des activités industrielles nouvelles, pour imaginer les compensations éventuelles ou tout simplement éviter de les implanter. Au lieu de traiter l'environnement à côté de l'économie et du social il faut traiter le milieu marin dans une relation dialectique avec l'économie et le social.

\*

L'environnement ne doit pas être vu comme le 3<sup>ème</sup> et dernier pilier de la stratégie mais au contraire comme le 1<sup>er</sup> pilier, voire mieux, comme une approche globale et intégrante, un premier prisme d'analyse indispensable. En ce sens, le principe de la conditionnalité environnementale des aides financières doit s'appliquer. Plus largement, tous les projets que la Région peut être amenée à soutenir doivent être analysés sous l'angle environnemental avant toute chose, et ne recevoir de soutien régional qu'à la condition qu'aucune atteinte à l'environnement ne soit portée.

La stratégie ambition maritime doit non seulement être en cohérence avec le plan d'action du Document stratégie de Façade Nord Atlantique Manche Ouest, mais aussi l'impulser à tous les niveaux et même aller au-delà en termes d'ambition.

Concernant l'eutrophisation et la qualité des eaux nécessaires à l'aquaculture, il est indispensable de réellement améliorer la qualité des eaux venant de la terre, notamment à travers un soutien renforcé à l'agriculture biologique et une amélioration des systèmes d'assainissement.

Les conséquences du changement climatique doivent être intégrées à chaque décision. En particulier pour les risques d'érosion côtière et de submersion marine, les moyens pour anticiper le repli stratégique des populations vers les communes rétro-littorales méritent d'être précisés.

Espaces naturels : dresser un bilan de ce qui a disparu et de ce qui a été créé ces dernières années et faire le lien avec la stratégie de création d'aires protégées en cours de réflexion à l'échelle départementale et régionale.

Concernant le « zéro artificialisation nette », dresser un bilan et mettre en œuvre rapidement la fiche action D06 OE O1 AN1 du DSF.

Eolien en mer : pour un développement dans le respect des enjeux environnementaux et s'appuyant sur une meilleure connaissance partagée du milieu marin.

Grand Port Maritime de Nantes Saint Nazaire : définir au-delà de l'échéance 2026 une vision à moyen terme (2030-2040). En effet, une stratégie portuaire ne peut que se définir à 10-20 ans pour tracer les grandes lignes de l'évolution de l'outil portuaire, afin que le projet stratégique à plus court terme s'intègre dans cette vision en déclinant des objectifs concrets.

#### Aménagement de nouvelles zones économiques

- Vasière de Méan : cette vasière, la plus en aval dans l'estuaire de la Loire, à l'embouchure du Brivet a un rôle fondamental en matière de biodiversité estuarien. A juste titre, elle sera préservée.
- Donges-est : ce site situé en zone Natura 2000, fait l'objet d'inventaires ZNIEFF (types I et II) et est caractérisé par de forts enjeux de biodiversité. Une protection forte mérite d'être mise en place.
- Les réflexions en vue de l'aménagement de la zone logistique de Cheviré à Nantes ont souligné l'importance de sauvegarder les espaces naturels existants sur la commune de Bouguenais (60ha). Là aussi, il serait urgent de mettre en place un plan de gestion et de valorisation de ces espaces naturels et de réfléchir au statut de protection à donner à tout ou partie de cet espace.
- Terminal charbonnier de Montoir-de-Bretagne : le terminal dispose de surfaces aménageables importantes ainsi que des appontements à fort tirant d'eau pouvant accueillir divers types de nouveaux trafics et industries. L'avenir du site mérite d'être envisagé avec l'ensemble des acteurs du territoire et tenir compte de la nécessaire préservation de la biodiversité, notamment des espèces rares d'orchidées et privilégier l'implantation d'activités autour des énergies renouvelables, ayant besoin d'un bord à quai.
- Sanctuariser l'intégralité de la zone du Carnet, y compris les 110 hectares classés actuellement en réserve foncière économique « clé en main »

Transition énergétique : enclencher voire amplifier les actions visant à œuvrer sur la sobriété et l'efficacité énergétique des bâtiments, de la flotte de véhicules opérationnels et de l'éclairage des écluses de St Nazaire.



- Electrification des quais pour les navires et les outillages portuaires : il est important dans un souci d'amélioration de la qualité de l'air que des postes électriques à quai puissent être mis en place rapidement afin que les navires puissent stopper leurs machines et cessent de recrachter des fumées aux particules nocives pour la santé humaine.
- Développement et renforcement des puits de carbone : un puits de carbone est un réservoir qui stocke, par un mécanisme naturel ou artificiel, le carbone atmosphérique. Les principaux puits de carbone sont les océans et certains milieux continentaux comme les forêts en formation et les tourbières. Des travaux de recherche visent à l'amélioration des mécanismes naturels. Cette volonté de verdissement est louable, mais la protection des espaces naturels de l'estuaire doit être la première réponse à apporter à la volonté de renforcer les puits de carbone.

Adaptation au changement climatique : la hausse du niveau de l'océan du fait du changement climatique doit amener les acteurs du territoire estuariens à interroger les espaces utilisés aujourd'hui et leur devenir à l'horizon 2050 voire 2100. Les connaissances acquises à ce jour sur les impacts de cette hausse du niveau de l'océan doivent être communiquées à l'ensemble des acteurs pour alimenter les réflexions quant au réaménagement des sites industrialo-portuaires existants, à la gestion des risques de submersions marines et d'inondations et aux impacts de la remontée de la nappe alluviale et du front de salinisation.

Qualité de l'eau : plusieurs entreprises situées sur l'estuaire de la Loire contribuent encore à polluer la Loire. Cette situation doit cesser.

Dragage du chenal de la Loire : le constat du mauvais état des masses d'eau doit conduire à une attention accrue quant aux impacts des activités susceptibles d'y porter atteinte, dans le respect des objectifs fixés par le SDAGE Loire-Bretagne en application de la directive-cadre sur l'eau. Les actions de dragage doivent être limitées et suivies attentivement pour pouvoir partager au sein du Comité de suivi et en Commission locale d'information les informations recueillies.

Urbanisme : la valorisation des fonciers portuaires en zone urbaine doit se faire en bonne intelligence avec les collectivités et les riverains afin que ces projets, notamment tertiaires, soient bien intégrés dans leur environnement urbain et en cohérence avec l'architecture existante. Il en va de leur acceptabilité sociale.

Pollution lumineuse : diminuer l'éclairage nocturne des voiries et des sites industriels de l'ensemble des zones industrialo-portuaires.

Indicateurs de suivi : Comme le précédent, le projet stratégique 2021-2026 ne comporte aucun indicateur de suivi ni d'objectifs ou de réussite. Des indicateurs de suivi méritent d'être définis afin de pouvoir juger de la mise en œuvre satisfaisante du projet stratégique.



## Contributions reçues

- Nantes Métropole
- Pornic agglo Pays de Retz
- Communauté de communes Sud Estuaire
- Pôle d'équilibre territorial et rural du Pays de Retz
- Communauté de communes du Sud-Retz-Atlantique
- Communauté de communes du Sud-Vendée-Littoral
- Communauté d'agglomération des Sables d'Olonne agglomération
- Conseil régional - Groupe l'Ecologie Ensemble
- Conseil économique social environnemental
- Chambre de commerce et d'industrie régionale
- DREAL
- Commandement de la Marine
- Agence de l'eau Loire-Bretagne
- Office français de la biodiversité
- Ifremer - Institut universitaire mer et littoral
- Chaire maritime Nantes Université / GIS Valpena
- Campus des métiers et des qualifications du nautisme
- Ecole nationale supérieure maritime
- Grand port maritime de Nantes Saint-Nazaire
- Armateurs de France
- UNICEM
- Association IWSA Wind Ship
- Atlanpole
- WEAMEC
- Syndicat mixte pour le développement de l'aquaculture et de la pêche
- France Nature Environnement
- Estuaires Loire et Vilaine
- Fédération maritime
- Estuarium
- Maison des écrivains de la mer de Saint Gilles Croix de Vie
- IHEDN