



Le tour de l'actualité de l'estuaire de la Loire avec Christophe Dougé

Interview Philippe Auclerc

Vous êtes ?

Christophe Dougé, délégué de l'association SOS Loire Vivante – ERN France en charge de la coordination Loire Vivante Estuaire qui regroupe la LPO Loire-Atlantique, Bretagne Vivante-SEPNB (Société d'étude pour la protection de la nature en Bretagne), Eaux et Rivières de Bretagne et SOS Loire Vivante.

Comment définissez-vous votre mission et votre rôle ? Quelle part notamment entre le militant et l'agitateur d'idées ?

La coordination a été créée en 2007 dès lors que Dominique Perben, ministre des Transports, de l'Équipement, du Tourisme et de la Mer, avait signé l'autorisation des travaux de Donges-Est. Elle reçoit le soutien financier de la Fondation Patagonia, du WWF-France, partenaire historique de Loire Vivante depuis plus de 20 ans, de la LPO France, ces associations ayant souhaité s'engager dans la défense de la Loire. Mon rôle de coordinateur est d'apporter tout d'abord des informations aux associations et de porter un discours "collectif" auprès des acteurs de l'estuaire et du bassin pour défendre cet espace d'une richesse exceptionnelle. L'ambition a été de faire comprendre qu'il n'y avait pas de cohérence, d'alerter sur les dysfonctionnements dans l'estuaire. Par exemple dans le plan "grands migrateurs" il était décidé de l'arasement des ouvrages de Maisons Rouges et de Saint-Étienne-du-Vigan mais dans le même temps les aménagements dans l'estuaire étaient maintenus, les problèmes de remontée de la ligne d'eau, les effets du bouchon vaseux n'étaient pas pris en compte. Il fallait également arrêter la démarche de chenalisation du fleuve, faire stopper ce schéma d'aménagement et donc combattre le projet portuaire de Donges-Est. En terme de gouvernance, il fallait se faire entendre et intégrer les instances comme le GIP Loire Estuaire (Groupement d'intérêt public), la Commission locale de l'eau du SAGE estuaire, le Comité d'estuaire, le Comité de bassin...

Loire Vivante est un réseau ouvert, informel, avec des associations et des riverains du fleuve et de son bassin dont l'objectif est d'a-

voir un fleuve vivant, "vivre avec le fleuve", et non contre. Nous lançons et faisons vivre des idées, des réflexions. Nous sollicitons des explications, à travers des expertises ou des études. Cela peut être vu comme du militantisme, mais lorsque nos idées sont reprises dans le plan Loire en 1994 ou dans l'estuaire en 2009, je dirai plutôt que nous sommes des précurseurs.

Vous avez intégré récemment le conseil d'administration du GIP Loire Estuaire. Comment percevez-vous la chose ?

Le conseil d'administration est avant tout composé des financeurs (État, Région, Département, collectivités, Port...). Il a été suggéré qu'un représentant des associations siège avec un rôle d'observateur, n'étant pas financeur de la structure. Nous y sommes, c'est important, de même que d'être au Comité d'estuaire, à la Commission locale de l'eau ou au Conseil de développement du Grand port maritime de Nantes - Saint-Nazaire. Quand le bilan des vingt années de lutte sur l'estuaire sera fait, on s'apercevra qu'il y a eu un déficit en terme de débats et qu'il n'y avait pas les instances qu'il y a aujourd'hui. Il n'y avait pas d'endroits pour discuter.

Les associations ont fini par remporter le bras de fer engagé il y a des années avec le port de Nantes - Saint-Nazaire sur Donges-Est. Pour mémoire, quel était le contexte ?

Il est intéressant de rappeler que dans les années 80, l'aménagement, tel qu'envisagé à Donges-Est, portait sur 700 hectares. Au fil du temps, le Port autonome a affiné ses projets, puis il a été question de 400 hectares dont une première phase avec 50 hectares de zone portuaire avec création de 500 m de quais; au final, il y aurait eu 150 hectares de zones portuaires et 2600 m de quais avec, à l'arrière, la réalisation d'une zone industrialo-portuaire de 125 hectares et 140 hectares de réserve foncière. Le Port et l'État ne nous annonçaient toujours que la première phase. La bataille a porté là-dessus, d'autant plus qu'au fil des années la destination des futurs quais changeait. On nous

justifiait que le port avait besoin de se développer parce que les installations allaient être saturées, le trafic de vrac, la ferraille, le sable etc. Le discours n'était pas vraiment cohérent, cela prouvait qu'il y avait des incertitudes.

Qu'est-ce qui a fait pencher la balance en votre faveur ?

Avant tout une décision juridique de la cour administrative d'appel de Nantes en juin dernier reconnaissant l'intérêt écologique majeur des dernières grandes vasières de l'estuaire et des roselières, et puis la difficulté qu'a eu le Port de pouvoir compenser cette perte environnementale d'autre part. Cela a été pour nous l'aboutissement des actions que nous avons menées sur le plan juridique depuis 1990, que ce soit au niveau européen ou auprès des juridictions nationales. Mais c'est aussi le résultat d'un contexte économique. Il faut imaginer qu'il y avait unanimité pour faire Donges-Est, en dehors de quelques écologistes : le maire de Nantes, celui de Saint-Nazaire, la Région, le Département... tous les partis confondus. À la fin des années 80, Nantes sort de la crise de la Navale et le choix est fait de maintenir et de développer le Port en fond d'estuaire. Ce choix est maintenu jusqu'en 2008 car le courage politique a manqué pour dire que Donges-Est n'était pas une grande idée. Le transport des vracs (agroalimentaires, engrais, matières premières...) n'a plus de croissance. De plus, il est très concurrencé par des ports voisins, Lorient et La Rochelle, alors que le trafic qui est en forte évolution, c'est celui des porte-conteneurs, et le transport des produits à plus forte valeur ajoutée, avec des besoins en tirant d'eau plus importants. Dans l'estuaire de la Loire, on ne peut pas recevoir de gros bateaux comme à Rotterdam. Le port aujourd'hui a mis sur la table tous ses enjeux.

Quels sont selon vous les besoins du Port pour asseoir à l'avenir son développement ?

Le Port a besoin d'optimiser ses installations mais il n'a pas besoin d'espace. Il a des terminaux largement suffisants pour traiter le volume de marchandises. 80 % du trafic

concerne les matières énergétiques: charbon, gaz, pétrole. À côté de cela, la capacité de traitement des conteneurs, souvent mise en avant, est six fois supérieure au trafic d'aujourd'hui. Le trafic roulier, l'agroalimentaire, le bois ne présentent pas des potentialités de développement importantes. L'ambition du port est de se développer à l'aval de Donges, là où le chenal est le plus profond. C'est inscrit dans le plan stratégique du Port adopté le 12 juin dernier. Donges-Est, on n'y revient pas, est enterré. L'actuel terminal pour les conteneurs serait

conteneurs ou des trafics très spécialisés. Pour les céréales, le bois, l'avenir n'est pas là. Le trafic bois a perdu en volume de grumes et celles-ci arrivent de plus directement en conteneurs... à Montoir. Quant aux céréales, elles se positionnent aussi sur Montoir. On peut se poser la question de leur avenir.

Quelle restauration possible des zones remblayées inutilement telles Donges-Est?

C'est ce qui est intéressant, au-delà de la victoire remportée par les associations, le Port

Où en est-on de la volonté d'inscrire l'estuaire en Réserve naturelle nationale?

Cela faisait déjà partie des demandes de nos associations, des naturalistes et des scientifiques, il y a vingt ans. C'est fait. L'intérêt écologique majeur de l'estuaire est reconnu depuis la publication d'un rapport scientifique en 1991. On avait la volonté de faire reconnaître la valeur de l'estuaire en matière de biodiversité, d'habitats. Aujourd'hui les associations se réjouissent de la proposition de Jean-Louis Borloo, le ministre de tutelle, de classer l'estuaire en réserve naturelle nationale. Maintenant ce n'est pas aussi simple, avant que cela soit effectif, il y a des procédures à respecter, un périmètre à définir et des modalités de gestion à mettre en place.

Quel est votre sentiment sur le programme d'actions relatif au ralentissement dynamique de l'onde de marée en aval de Nantes? Est-ce que cela vous paraît répondre aux questions posées?

Tout le monde est d'accord sur le constat de dégradation de la qualité de l'eau et des fonctionnalités écologiques de l'estuaire à cause des effets du bouchon vaseux, principalement en période d'étiage. Il a été jugé nécessaire d'intervenir car, si rien n'est fait, le creusement du fond du lit va se poursuivre. La difficulté est d'apporter une réponse appropriée, de savoir comment intervenir? Loire Vivante milite pour des actions douces et pour recouvrer un estuaire et un fleuve plus vivants. Nous avons donc été tout de suite contre la perspective d'un barrage dit de déconnexion dans l'estuaire qui prenait en compte la seule dimension hydraulique du problème, sans apporter de réelles solutions. Par contre nous apprécions l'idée de la dimension sédimentaire, nouvellement intégrée dans la réflexion propre à la remontée de la ligne d'eau. Nous portons aussi l'idée que le programme inclût de favoriser la dynamique naturelle, aider l'estuaire à recréer ses vasières et réalimenter en eau ses anciens bras et étiers comme il est envisagé de le faire à l'amont de Nantes, en favorisant le rééquilibrage des bras entre la circulation de l'eau et les dépôts alluvionnaires. Nous souhaitons qu'il y ait une cohérence dans les interventions entre Saint-Nazaire et Les Ponts-de-Cé. L'idée principale est de "dé-chenaliser", comme il l'est déjà fait à l'amont à titre expérimental, en raccourcissant les épis rocheux de navigation. Il



Les vasières du site de Donges-Est et leur champ de roselières où étaient prévus les travaux du Port

optimisé dans un premier temps et par la suite, un nouveau terminal roulier pourrait voir le jour au pied du pont de Saint-Nazaire, si les autoroutes de la mer se développent. Le Port ne dit plus systématiquement qu'il faut draguer le chenal, remblayer des espaces au cas où il en aurait besoin un jour. Autrefois, le Port était souverain, un peu un État dans un État. Aujourd'hui, les choses sont plus claires et le rôle de chacun bien distinct. Les collectivités sont aussi plus exigeantes sur leurs concours financiers, chaque euro accordé doit être bien dépensé.

Qu'est-ce que cette décision induit comme incidences à long terme à l'aval immédiat de Nantes à Cheviré et Roche-Maurice?

Les activités à Nantes, le Port les voit à travers des plates-formes multimodales pour les

s'est approprié nos arguments. Ils ont changé leur fusil d'épaule. Ils étudient par exemple comment redonner à la nature en totalité ou en partie l'espace pré-remblayé au Carnet et en totalité sur Donges-Est.

On a le sentiment que le dialogue existe avec le Port. Qu'en est-il exactement?

Nous pouvons ne pas être d'accord sur tout. Nous l'exprimons au sein du Comité d'estuaire et du Conseil de développement du port, mais il y a une volonté de dialogue. Nous avons le sentiment que le Port ne passera pas en force comme il l'a tenté pendant 20 ans. On n'est plus dans une logique d'affrontement. C'était sans doute bien pratique pour beaucoup cette logique d'enfermement écolos-aménageurs. Notre but avec le Port a été de se dire: Comment sortir de là par le haut?

faut ralentir la vitesse pour que l'énergie puisse se dissiper et que le fleuve réoccupe ses espaces latéraux.

Il n'est plus question d'adapter le fleuve à la navigation mais la navigation au fleuve. Qu'en pensez-vous ?

Le plan stratégique du port évoque la possibilité de faire du transport fluvial jusqu'à Angers, mais il est clair que les bateaux en question devront s'adapter à la nouvelle configuration du fleuve, non l'inverse. Il n'est plus question d'enrocher et de fermer des bras de Loire. C'est fini. De plus il faut se poser les questions : Quelles marchandises à transporter ? Quel flux ? Quels objectifs ?...

Le seuil de Bellevue revient comme un verrou incontournable à la dynamique sédimentaire de la Loire à l'amont de Nantes. Un avis à ce sujet ?

On sait que Bellevue est un point important, mais le refaire ne réglerait absolument pas tous les problèmes. Il faut aussi prendre en considération l'ensemble de la section entre Donges et Les Ponts-de-Cé. Mais à Bellevue, on doit être plus vigilant. Quelles interventions est-il possible de faire pour bloquer le sable qui arrive de l'amont ? Il faut limiter l'onde de marée mais ne pas créer des pièges à vase. La question du passage des poissons migrateurs est aussi cruciale. C'est un nœud de problèmes auxquels est confrontée la communauté ligérienne, le GIP Loire estuaire en tête, en charge de la coordination de la réflexion. La solution n'est pourtant pas de refaire Bellevue à l'identique. Dans tous les cas, on ne retrouvera pas la situation d'avant 1975 comme certains ont tort de le penser ou de le croire.

Lorsqu'on évoque en basse Loire la remontée de la ligne d'eau, on songe immédiatement à la réalimentation des bras annexes et des boires. Un programme démarre en ce sens. Qu'en dites-vous ?

Ces bras et annexes sont extrêmement importants car ils sont au centre d'une forte diversité écologique. Il est donc essentiel d'améliorer les connexions de la Loire avec ses

marais latéraux à certains moments de l'année. Tout n'est pas possible, en particulier au moment de l'étiage. Il faut donc améliorer la situation en axant les actions sur les moments les plus favorables de l'année comme de février à mai, époque du frai des brochets, de la remontée des poissons migrateurs. Il y a 20 ans les collectivités pensaient créer des plans d'eau, aujourd'hui, grâce à l'action du Conservatoire, on s'intéresse à restaurer. C'est un sacré changement de mentalité.

La décision de construire un ouvrage sur l'Auzance en Vendée vient de tomber pour



Tout un symbole à travers ce cliché pris sur le site de Donges-Est

être inscrite dans le SDAGE. Qu'est-ce que cela vous invite à avoir comme réaction ?

Tout d'abord il n'y a pas eu à en discuter. C'est le triste constat du pouvoir de l'État d'inscrire la création d'un ouvrage, soit disant nécessaire. Nous, du côté des associations, on se dit : cet ouvrage il sert à quoi ? La Vendée, dont l'alimentation en eau potable se fait exclusivement à partir d'eaux de surface, a une trentaine de barrages qui en période de sécheresse sont plus ou moins à sec. On ne voit pas comment un barrage de plus viendrait servir en cas de coup dur alors que l'on aura autant de mal à le remplir que les autres, sans oublier qu'avec le changement climatique, il est possible que cette difficulté soit grandissante. Le problème est que la Vendée a surdimensionné l'accueil touristique et que cela pose des problèmes pour l'eau potable et probablement pour l'assainissement. C'est la fuite en avant. Cela fait penser à Barcelone et à la Catalogne. Il y a une surconsommation d'eau due à un déséquilibre

d'aménagement du territoire. Dans le cas présent - une alternative au barrage - il est envisagé, en garantie d'approvisionnement et de secours, une interconnexion des réseaux avec la Loire. Mais est-ce agir en responsable de laisser la Loire alimenter les besoins démesurés d'un département voisin ? Enfin ce projet de barrage est contraire à l'esprit de la DCE vis-à-vis de la protection des eaux et des cours d'eau en France en termes d'eutrophisation, de continuité écologique, de transparence piscicole... Une chose est certaine, les associations iront jusqu'au bout de la procédure pour lutter contre ce projet d'un autre temps.

Si l'on avait d'un trait à dresser un bilan sur les 20 dernières années qui viennent de s'écouler dans l'estuaire, quel serait-il ?

Il y a vingt ans, le combat était sur toute la Loire. Suite aux décisions prises et au changement de politique entrepris avec le plan Loire grandeur nature depuis 1994, on a arrêté de construire des barrages. L'EPALA puis l'Établissement public Loire se sont appropriés les idées de Loire Vivante : Vivre avec les crues, mieux informer les populations, les entreprises... Pendant ce temps-là, sur l'estuaire, cela n'avancait pas. Sur l'amont du bassin,

l'État avait en fait repris la main au détriment de l'EPALA. Sur l'aval, avec le Port, l'État avait du mal à faire pour lui ce qu'il était en mesure de faire par ailleurs. Aujourd'hui, il nous semble avoir obtenu une appropriation des idées des associations et de Loire Vivante par la majeure partie des collectivités et par le Grand Port Maritime Atlantique. Nous avons un processus d'aménagement de l'estuaire engagé il y a plus de 150 ans. Il fallait d'abord l'arrêter pour démarrer un nouveau processus basé sur la réappropriation de l'estuaire par tous et pas uniquement par les acteurs portuaires. Il n'est plus possible d'envisager un port en fond d'estuaire ou à Donges-Est. Avec le programme de la restauration de la ligne d'eau et des fonctionnalités écologiques, on est à ce jour au milieu du chemin, dans une phase transitoire, dans l'attente, pour ne pas dire l'impatience de voir recréer les vasières et les roselières et d'assister à la reconquête des espaces naturels de l'estuaire. □