

LE OFF DU GRAND DÉBAT PUBLIC "NANTES, LA LOIRE ET NOUS"

ATELIER
NANTES FLUVIO-MARITIME



**CONTRIBUTIONS
DES MEMBRES DU CONSEIL
DE DÉVELOPPEMENT**

TOMES 1 & 2

Introduction

Sur la base des propositions du Conseil de développement, le débat public "Nantes, la Loire et nous" a été ouvert par Nantes métropole. Il a permis aux habitants de s'exprimer et de laisser libre cours à leur imagination pour construire l'avenir du fleuve qui a fondé Nantes.

À côté du débat "officiel", le Conseil a joué son rôle de "festival off" en alimentant les échanges et en offrant d'autres regards.

Contributions, animations, débats, tables rondes sont ainsi venus enrichir la réflexion collective.

Ils sont réunis dans ce petit ouvrage à la fois pour la mémoire du débat et pour le récit de l'inventivité citoyenne.

Loire et moi, Loire et nous ?

Jean-Pierre Branchereau / **7**

Christian Davias / **13**

Bertrand Delaporte / **15**

Marc Moussion / **17**

Ségolène Pujos / **19**

Jean-Paul Delouche : Un prétexte à la fiction / **21**

A propos du débat

Franck Barrau : Vers la (re) découverte d'une culture commune ? / **31**

Manoel Dialinas :

Pollution de la Loire : un sujet trop peu abordé / **33**

Le monde est-il binaire ? / **35**

André Herbreteau : Le débat - La forme et le fond - Rôle du Conseil / **37**

Yves Lainé :

Une autre manière d'appréhender le socle du débat / **39**

Le grand débat sur la Loire après trois mois / **43**

Ségolène Pujos : Entre Loire et Garonne / **45**

Des propositions pour la Loire

ANEF :

Le défi d'une évolution socio-politique pour vivre avec la Loire / **49**

Pour une thalassodémocratie à la nantaise / **53**

Le port urbain : une stratégie de développement urbain durable / **63**

Bretagne Vivante : La reconquête du bon état écologique de l'estuaire de la Loire / **67**

Jean-Claude Charrier : La Loire, mémoire spectacle et tragédies / **71**

Cobaty Nantes Atlantique : La Loire en scène / **73**

Collectif des associations portuaires / **103**

Alain Doaré - Chrystelle Gauthier / La Cale 2 l'Ile :

Projet d'un observatoire de médiation culturelle et patrimoniale
maritime et fluviale / **105**

Luc Dupont : Au coeur de la ville, la Loire au coeur des Nantais / **109**

Écopôle CPIE Pays de Nantes et du réseau de l'environnement / **113**

GAELA : Jean-Claude Guyard, Marc Moussion :

La Loire en Loire-Atlantique / **119**

GAELA : Jean-Louis Renault, Guy Paichereau :

Pour le renouveau du fluvial sur la Loire / **123**

Chrystelle Gauthier :

Projet de conservatoire du patrimoine industriel et fluvial / **131**

Yves Lainé :

Des franchissements pour le futur ? / **135**

Usages du fleuve : incompatibilité entre ludique/culturel et
économique/portuaire ? / **141**

Jean-Pierre Le Roy : Franchissement aval du fleuve / **143**

Marc Lefebvre : Le fossoyeur du trafic fluviomaritime / **145**

Jean-Bernard Lugadet : Priorité aux transports publics / **147**

Nexus (Bernard Fourage, Annie Le Gal La Salle) :

Intermodalité Rail / Maritime / **153**

François Prochasson (Coordination Ville-Mer-Fleuve) :

Le transport des marchandises par la voie d'eau / **157**

Jean-Louis Renault : À propos des propositions de la FNAUT / **161**

Table ronde : Le nautisme à Nantes / **163**

Un regard décalé

Jean-Pierre Branchereau

Mon Loire Gaulois est capricieuse et sauvage... La Loire et les stéréotypes / **165**

Loire et moi, Loire et nous ?

La Loire de tous se nourrit de la Loire de chacun. C'est la raison pour laquelle les impressions, les souvenirs, les projets, les envies sont si essentiels au projet commun. Les membres du Conseil de développement ont ainsi livré leur ressenti personnel ou partagé.

Un peu de souvenirs, un peu de nostalgie mais aussi beaucoup d'envie d'avenir pour un fleuve que chacun veut faire sien, qu'il soit né sur ses rives ou qu'il l'ait rejoint au fil de son parcours personnel.

Jean-Pierre Branchereau / **7**

Christian Davias / **13**

Bertrand Delaporte / **15**

Marc Moussion / **17**

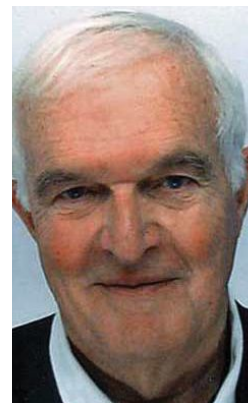
Ségolène Pujos / **19**

Jean-Paul Delouche : Un prétexte à la fiction / **21**

Jean-Pierre Branchereau

La Loire et moi, la Loire et nous

jeanpierre.branchereau@gmail.com



Ligérien par le hasard de la naissance dans le département de la Loire, j'ai toujours vécu dans un territoire portant le nom du fleuve, qu'il soit associé à la Maine ou à l'Atlantique. Ligérien plus tard par une enfance à quelques mètres du fleuve, puis par une fréquentation des paysages et des problématiques de la Loire, je n'ai jamais eu le sentiment d'identité des gens "nés quelque part", simplement une mémoire où s'entremêlent moments et paysages. Saint-Florent le Vieil, dans les années 1950, une maison à quelques mètres de la Loire au bout de l'actuel quai de la Gabelle. Le chemin de l'école suit le quai avant de gravir le Mont-Glonne. Le roulement des voitures gronde et résonne sur les planches disjointes du pont suspendu. La Loire est habitude et surprise. Au retour de l'école, les péniches accosteront, d'autres passeront mais c'est la présence de "La Paix" revenant régulièrement à son port d'attache, qui entretient la permanence du lieu avec le fleuve. Son fret est encore diversifié avant que la péniche ne soit réduite à un monotone transport de sable. Le "Cap vert", aujourd'hui patrimoine de Loire, fait parfois escale avec ses cargaisons d'arachides. Il en manquera quelques poignées à l'arrivée à Château-Gontier... avec la complicité des marinières, pour le plus grand plaisir des enfants du

quai. Le "Glorex", le "Pascal", "l'Hexane", les pétroliers de Loire étaient l'image de la modernité fluviale : impression de puissance dégagee par le bruit régulier des moteurs, enchevêtrement des feeders sur le pont, propreté des installations... D'où la nostalgie d'une époque révolue quand cesseront leurs rotations de Donges à Bouchemaine et la tristesse de retrouver "l'Hexane" abandonnée à la rouille dans la boire d'Anjou lors du tournage d'un film pour le Centre national de documentation pédagogique.

Habiter à quelques mètres de la Loire est en soi un genre de vie fait de pratiques, d'initiations, d'apprentissages, de découvertes mais aussi d'interdits formels.

Initiation d'une jeune femme, ma mère, ayant toujours vécu en ville, au rinçage de la lessive dans le fleuve. Agenouillées dans leur boîte, les femmes tapent le linge de leur "bête" surveillant du coin de l'œil l'éventuelle maladresse d'une nouvelle venue hantée par la crainte de voir le drap dériver au fil de l'eau.

Initiation à la Loire aussi lors de la traversée du fleuve après la descente du train en gare de Varades.

Le pont de Varades n'est pas encore reconstruit. Le bac, trois embarcations métalliques du Génie, reliées par des planches, assure la traversée de quelques voitures et des piétons.

Son pilote, "Gars Lapin", habitant du Mont-Glonne, est un expert de la Loire. En dehors des heures du bac, il faut faire appel au passeur de la Meilleraie dont la maison reste ouverte au moment de l'arrivée des trains. La traversée se fait parfois dans une barque surchargée, à quelques centimètres au-dessus de l'eau. Un sentiment d'aventure mais jamais d'insécurité aux yeux d'un enfant fasciné par le métier du passeur, sa connaissance du courant et du fleuve. Malgré quelques brusques moments de gîte, l'embarcation récupère toujours sa trajectoire grâce à la force et la précision de la rame. Ce qui renforce la certitude d'une arrivée à bon port sans l'aléa des trop fréquents caprices d'une "motogodille". Une fois les ponts reconstruits, le passage sera moins aventureux même si le car Citroën se couissant dans la cage métallique du pont de Mauves procure un sentiment d'étrangeté. Le franchissement du pont d'Ancenis, ouvert dans les années 1950, s'accompagne d'une prise de conscience conférant au trajet habituel un statut de voyage. En franchissant le nouveau pont, je découvre, au sommet des piles de rive droite et de rive gauche, les armoiries d'Anjou et de Bretagne qui révèlent le passage jusqu'alors insoupçonné d'une forme de frontière. A une époque où l'on

ne voyageait guère, les blasons des deux anciennes provinces deviennent, à chaque fois, les jalons d'un véritable voyage. Savoir que l'on passe en Bretagne, et tout ce qui est habituel se charge soudainement d'une signification différente... L'impression d'un vrai voyage !

Sentiment d'aventure encore lors de la traversée de la Loire à pied sec, sautant par-dessus un mince filet d'eau résiduel, au milieu d'un "fleuve de sable" durant un été d'après-guerre. J'apprendrais bien plus tard en découvrant la géographie que le débit du fleuve était sans doute tombé cette année-là à quelques 70m³/sec.

Je traverserai aussi le fleuve ou l'un de ses affluents sur la glace lors de l'embâcle de l'hiver 1963 au confluent de la Loire et de la Maine, marchant autour des "pétroliers" venus de Donges et bloqués à Bouchemaine ; les gouvernails étaient, disait-on, faussés par l'épaisseur de la glace. Il en restera aussi des images et le souvenir des craquements de la débâcle dans la nuit ligérienne. L'initiation au fleuve, c'est, durant l'été, l'apprentissage de la pêche, celui du montage des gaules, et de quelques techniques élémentaires pour les aînés s'avançant sur les épis noyés avec le sentiment de transgresser l'interdiction de pêcher sur les barrages. Les berges sont aussi des terrains de jeu même si je découvrirai plus tard, en lisant Julien Gracq, que mon voisin d'alors, M. Poirier, trouve, durant ses séjours d'été, les quais bien silencieux par rapport à ceux de sa propre jeunesse.

La Loire pour les enfants, c'est aussi un interdit formel que je crois avoir presque toujours respecté : il est permis de jouer au bord de l'eau mais on ne s'y aventure jamais seul. Dans ce bras de Loire, même un enfant pressent la violence du courant.

Il observe avec fascination la vitesse des tourbillons et des remous ayant mis en péril même des "maîtres nageurs" en dépit d'une technique répétée de génération en génération : se laisser entraîner au fond, debout comme un bouchon et remonter. Les accidents de Loire laissent dans la mémoire des images d'une fatalité implacable. Une jeune femme venue de Paris qui disparaît lors de sa première baignade... La plate, où mon père, ancien marin, rame avec d'autres et ramène ce que je crois être un corps vers le quai dans un silence de résignation. Une crainte qui s'érige en principe de prudence lorsque, en juillet 1969, aux archives départementales de Maine-et-Loire, boulevard Foch à Angers, j'entends les sirènes des ambulances transportant vers le CHU, des dizaines d'enfants emportés dans les sables du fleuve. Un drame qui ébranle l'Ecole normale dont je viens de sortir car les normaliens participent aux activités périscolaires. Un drame auquel je pense encore, bien plus tard, au cours d'un colloque sur la gestion des fleuves à Nantes, lorsque j'entends un journaliste de France-Inter, à la notoriété scientifique reconnue, prétendre qu'il ne faut plus associer la Loire à la crainte du danger.

Cependant, le souvenir dominant est bien celui du sable chaud des grèves, de la tiédeur de l'eau dans des baignades balisées et sécurisées, déplacées tous les ans en fonction de l'évolution du fleuve et du mouvement des bancs de sables, au pied du Mont-Glonne. Aucun rapprochement possible encore avec la mer, avec les plages de l'Atlantique, un monde totalement inconnu, que je ne découvrirai que bien plus tard... à Mindin.

Le temps du collège précède, pour moi, celui de l'Ecole normale, où l'on entre alors à 15 ans. Angers, une ville de Loire par procuration. Une

ville à l'écart de la Loire même si le confluent de la Loire et de la Maine a pu être mis en valeur à l'époque gallo-romaine, la ville ne s'y est pas installée comme Nantes au confluent de l'Erdre. A la platitude d'une confluence, Angers préfère l'oppidum du château et son relief plus marqué. La ville est une ville de passage mais à l'échelle d'une modeste rivière en même temps qu'une forteresse militaire. Elle se replie dans son site dont Julien Gracq évoquera l'étroitesse. On n'y ressent pas l'impression d'ouverture des quais de Blois, Tours, Saumur ou Nantes.

Angers est cependant une ville de Loire par le système fluvial auquel elle participe. La Maine, sans doute une des plus courtes rivières de France avec une des plus fortes densités de ponts, est tantôt l'affluent, tantôt l'exutoire de la Loire. Quand la "Loire refoule", comme disent les Angevins, l'inondation menace, surtout s'il a plu sur le bassin amont de la Maine. Des attroupements se forment sur le "pont du Centre", on s'arrête, l'œil rivé sur l'échelle des crues. Les commentaires vont bon train. Les péniches ne passent plus sous le pont de Verdun... un indicateur de la crue inéluctable. Tandis qu'au confluent, on monte les meubles sur des parpaings, la ville se prépare à l'inondation dans les rues de la Doutre, (quartier d'outre-Maine sur la rive droite) où l'on installe des pontons le long des murs. L'eau s'étale sur les quais et places de la rive gauche que nous parcourons, pédalant dans l'eau au risque des obstacles et des bordures de trottoirs immergés.

La ville est alors réfugiée sur son pincement armoricain à l'écart de l'eau qui envahit aussi les parties basses alentour. La voie ferrée de Nantes à Paris traverse ou frange de véritables mers intérieures en aval d'Angers comme en amont vers les terres basses de l'île Saint-Aubin, au

confluent de la Mayenne, de la Sarthe et du Loir. Une eau stockée dans ces basses vallées angevines, qui contribuera à épargner les quais et les places de Nantes avant qu'elle ne s'écoule lentement vers la mer sous le pont de Saint-Nazaire. L'inondation angevine est un lieu de mémoire associé à la Loire. Elle devient certes plus rare dans les années 1970 avec l'accélération du courant vers l'estuaire et le creusement du Lac de Maine, ancienne gravière exploitée lors de la construction de l'autoroute d'Angers à Nantes. Exutoire ou amortisseur des crues de Loire, la Maine participe bien au jeu des solidarités d'amont et d'aval dans le bassin de la Loire en amont de Nantes.

Les paysages de Loire sont surtout ceux des promenades à une époque où l'on s'évade de la ville en "Quatre chevaux" en "4L" ou en "Simca 1000". Même l'hiver, la Loire est un lieu de dépaysement ou de repayement. Paysages inondés au retour vers Saint-Florent au milieu d'étendues d'eau infinies de part et d'autres de la route de Montjean. La Loire est alors sur le quai de la Gabelle et menace le marronnier dans la cour de mon enfance. Elle monte au niveau de la fenêtre d'une chambre d'où l'on s'amusait à pêcher l'hiver.

Mais les paysages de Loire sont d'abord ceux des promenades des beaux jours. Accoudés aux tables d'ardoise des terrasses de café, à Bouchemaine, on devine le travail incessant des dragues dont on entend le bourdonnement. Les trains de péniches remontent le sable vers Angers. Lourdemment surchargées, péniblement tirées par des remorqueurs poussifs dont un ancien roquo nantais. Leur ligne de flottaison semble se confondre avec la surface de l'eau. La Loire devient aussi, peu à peu, un objet d'étude. Celui de la

thèse de notre professeur d'École normale qui travaille sur l'Anjou roman. Un autre regard sur les paysages commence à se construire lors des sorties qu'il organise à vélo. Les paysages prennent du sens. On commence à comprendre l'association d'un paysage et d'un genre de vie encore perceptible avant la banalisation des années 1990/2000 : troglodytes, champignonnières sont alors des milieux de vie ou de travail encore actifs.

La Loire, c'est parfois aussi une mémoire d'histoire, et particulièrement de celle des guerres, au gré des itinéraires et sans souci de la chronologie. D'abord, celles de la révolution à Saint-Florent. La statue de Bonchamps ordonnant la "Grâce aux prisonniers !". Tant de fois regardée sans trop en comprendre le sens avant que l'histoire ne lui en donne et que le paysage de la Loire, vu du Mont-Glonne trouve une dimension nouvelle à travers une conférence d'Aragon.

Finalement, la mémoire de la guerre affleure ponctuellement sur les bords de Loire dans des sites de franchissements ou de combats (particulièrement les ponts). Dumnacus et la Guerre des Gaules aux Ponts-de-Cé. Puis beaucoup plus tard le drame d'une débâcle... "J'ai traversé les Ponts-de-Cé, C'est là que tout a commencé"... L'exode en écho à la résistance des cadets de Saumur un peu plus en amont. Le clocher de Gennes, dont on nous a si souvent fait observer qu'il pouvait abriter un nid de mitrailleuses stratégiquement placé dans l'alignement du pont, le sacrifice de jeunes élèves-officiers retardant vainement le passage des armées allemandes.

Les paysages de Loire peuvent aussi devenir lieux de polémique entre imaginaire et instrumentalisation : Saint-Florent bien sûr mais aussi le massacre de Républicains précipités

de la Roche de Mûrs dans un affluent de la Loire, près d'Angers.

Ce sont enfin des images d'une période dont je saurai plus tard qu'elle était une "guerre froide" : celles des interminables convois américains reliant Saint-Nazaire aux bases de Saumur, de Chinon ou de Châteauroux par la vallée de la Loire. Ce sont bien sûr des représentations reconstruites qui interfèrent avec d'autres mémoires comme celle des articles du "Courrier de l'ouest" relatant la course de véhicules américains se doublant sur la levée et tombant sur le toit des maisons en contrebas... Tout un système d'images confuses et entremêlées, inconsciemment sélectionnées et reconstruites à l'âge adulte, une mémoire personnelle qui ne prétend aucunement au statut d'histoire.

Ma période nantaise commence avec les études supérieures. Au centre régional de formation des professeurs de collège, le professeur de psychologie nous initie au test de l'arbre : je dessine des saules et des peupliers. D'où l'on dégage des hypothèses explicatives. Quelques années plus tard, travaillant sur les rapports de la géographie et de la littérature, je croise des textes de Vidal de la Blache et de Julien Gracq décrivant, l'un l'estuaire de la Loire, et l'autre l'île Batailleuse, le paysage du fleuve depuis son balcon... son balcon sur le fleuve, en quelque sorte, qui est aussi mon paysage d'enfance. Vidal de la Blache décrit "des saules et des peupliers qui s'estompent dans la buée des eaux" (Tableau de la géographie de la France). Julien Gracq perçoit des "saules floconneux (comme) l'état diurne des brumes du fleuve". "L'image unifiée d'un paysage, du paysage natal par exemple est faite d'une combinaison de cycles périodiques très variés. A Saint-Florent, par exemple, dans le paysage que

j'ai toujours sous les yeux à travers ma fenêtre, ces cycles sont de trente ans environ pour les peupliers, qu'on abat alors, puis qu'on replante, du double ou d'avantage pour les saules" (Lettrines, En lisant, en écrivant). Des paysages qui probablement accompagnent l'inconscient de toute une vie et sont sans doute porteurs de certaines formes d'identité.

La Loire devient alors un sujet privilégié dans mes études puis dans mon activité professionnelle. L'estuaire qu'on appelle encore la Basse-Loire dans les années 1960/1970 est un milieu largement méconnu sinon par des vues furtives en forme de transects, lorsqu'on franchit le bac au Pellerin ou à Saint-Nazaire. Peu de routes suivent l'estuaire dont les paysages relèvent du quotidien des marins ou des ouvriers mais de l'inconnu pour le plus grand nombre. Ce sont probablement des géographes et des biologistes qui redécouvrent alors les paysages et les milieux estuariens en construisant de nouveaux objets d'études, de recherches, d'aménagement, appropriés par tout un département.

Devenus enseignants, les étudiants ont très largement accompagné la diffusion de ce savoir. Je reviendrai alors dans une activité de professeur et de documentariste vers les troglodytes angevins, vers la Loire à Montjean, (la culture du chanvre, la navigation sur les gabares), vers l'estuaire, vers la Brière, vers cette région qui se construit de la Gabare au TGV, autour d'un fleuve patrimonialisé quand la circulation moderne désertera la vallée pour les plateaux environnants. Enseigner une région, filmer une région, c'est reconstruire à nouveau ces paysages à travers d'autres grilles dans le cadre d'un processus de transformation d'une culture universitaire en objectifs pédagogiques. Les paysages sensibles deviennent des constructions intel-

lectuelles parfois même modélisables. Je conduirai alors de nombreux groupes sur la Loire ou le long de la Loire. Les groupes d'étudiants étrangers qui reviennent tous les ans ont des représentations du fleuve et des attentes très différentes. Les étudiants d'Heidelberg veulent un contact sensible avec la Loire et ses grèves. Il faut les mettre en garde contre les dangers du fleuve d'apparence si tranquille quand ils viennent en juin. Pour les étudiants d'Oxford, la Loire est aussi une forme de pèlerinage et il faut les conduire vers Angers et Fontevault, lieux de mémoire de l'Europe des Plantagenêts et de la monarchie anglaise. Les étudiants de Prague sont au contraire attirés par l'aval et le mythe de l'Atlantique... Ceux de Barcelone, pourtant géographes pour la plupart, sont surpris par l'ampleur de la marée. Des regards de jeunes Européens (l'Espagnole en pull et l'Anglaise en T-shirt, un matin de février sur la butte Sainte-Anne) toujours différents mais toujours mobilisés par la découverte d'une géographie dont les paysages ont été valorisés par l'UNESCO.

J'ai acquis peu à peu la conviction que le destin de Nantes était géographiquement indissociable de la Loire car les solidarités d'aval et d'amont s'expriment tout au long du fleuve sur la totalité de son bassin-versant.

De l'aval vers l'amont, le creusement de l'estuaire a contribué à l'abaissement de la ligne d'eau et à la remontée de la marée (et donc du fond de l'estuaire) entre Ancenis et Angers. De même, l'arasement du seuil de Bellevue participe à la disparition des grèves et à l'envasement des rives. L'accélération du courant et l'érosion des berges, expliquent en partie l'artificialisation du fleuve entre des enrochements dénaturant les paysages des bords de Loire (ce que

l'on voit très bien du train entre Nantes et Angers). C'est aussi l'explication de la végétalisation de certaines boires abandonnées par le courant et parfois des difficultés d'accès aux ports de plaisance comme celui d'Oudon.

A l'inverse, de l'amont vers l'aval, l'édification de barrages ou de déversoirs en amont du bassin ont pu limiter la pression sur la levée de la Divatte et avoir un effet régulateur sur les inondations à Nantes.

L'aménagement de la Loire à Nantes ne peut donc être pensé à l'échelle de la métropole nantaise, ce qui doit conduire à articuler le débat sur la Loire à l'évolution du fleuve en amont. S'il est administrativement admis que l'île de Nantes est aujourd'hui à l'écart du risque d'inondation, la question ne doit pas être envisagée en fonction de la situation actuelle mais en termes de prospective. Il s'agit d'évaluer les risques d'inondation à l'horizon 2030-2050 et non les risques liés au niveau actuel de la Loire. Ceci doit être pensé en fonction de l'objectif revendiqué et affiché de retrouver un fonctionnement normal de l'hydrosystème (dont les boires et les rives) par le relèvement de la ligne d'eau entre Nantes et Angers. Ce relèvement revendiqué en amont n'entraînerait-il pas une remontée de la ligne d'eau dans la ville située juste en aval ? Une situation qui serait aggravée par un abandon possible des coûteux dragages en aval de Nantes et donc par une remontée de la ligne d'eau aussi en aval. Sans parler de la proximité du niveau de base dont tout le monde s'accorde à dire qu'il remontera. A moins qu'on inverse la proposition et qu'on renonce à remonter la ligne d'eau entre Angers et Nantes pour maintenir l'île de Nantes en dehors des périmètres inondables... ce que craignent certaines associations envi-

ronnementales. Ces solidarités géographiques sont aussi inscrites dans la permanence d'une géohistoire qui lie la ville et le fleuve. Nantes est le premier port de France lorsque la Loire est l'axe fluvial le plus fréquenté de France et chacun sait que les bassins fluviaux sont aussi des aires de civilisation se traduisant par le façonnement de paysages, par une architecture, par une littérature et par une façon de penser, de travailler, de vivre et de dire le fleuve. C'est une des dimensions de l'histoire nantaise dans son environnement pour ne pas dire simplement dans sa géographie. Ainsi, le fleuve associe les projets de mise en valeur d'amont et d'aval. J'ai toujours regretté, pour ma part, la disparition de la navigation fluviale au terme

d'un abandon et d'une désertification du fleuve amorcés dès le XIXe siècle, mais c'est ce qui a protégé son environnement. En effet, si l'on utilise parfois des termes de violence par rapport à la nature (la Loire domptée, maîtrisée), le fleuve a été relativement préservé par les aménagements du XXe siècle. D'où son classement au patrimoine de l'UNESCO, jusqu'au pont de Chalonnes, limite surprenante qui écarte les paysages de Champtoceaux, d'Oudon ou de la Loire armoricaine en amont de Nantes.

Cependant, des formes nouvelles de "mise en tourisme" par la navigation de paquebots fluviaux (ce qui peut favoriser un éventuel retour de la navigation commerciale) apparaissent et témoignent d'un possible

renouveau de l'axe fluvial sans perdre de vue que c'est le "bateau qui doit s'adapter au fleuve et non le fleuve au bateau" selon les termes d'une association environnementale du Cellier. Un renversement de perspective et un nouveau regard sur le développement...

La Loire est ainsi peu à peu devenue un objet de militantisme, dans un mouvement initié par des géographes de la "Loire moyenne", qui nous conduira au Conseil de développement de Nantes vers d'autres échanges, d'autres découvertes et d'autres horizons...

14 novembre 2014

Christian Davias

La Loire et moi, la Loire et nous



christian.davias@orange.fr

Ayant toujours habité les bords de Loire, j'ai un attachement particulier pour ce fleuve.

Né sur le coteau de Saint Cyr sur Loire, près de Tours, mon parcours professionnel m'a emmené à Orléans pour ensuite redescendre le cours du fleuve jusqu'à Nantes.

Je ne ferai qu'évoquer les paysages si particuliers de cette large vallée. J'en ai été imprégné depuis mon enfance et je garde le souvenir de l'impétuosité du fleuve charriant des blocs de glace l'hiver, envahissant les bras inondables au printemps, pour découvrir en été ses vastes bancs de sable qui donnent cette lumière si particulière qui contribue à la réputation des régions traversées notamment entre Giens et Saumur.

Dans les années d'après guerre, pendant les "congs payés" avec mes parents, je prenais le train à Tours pour aller jusqu'à Saint Nazaire, puis le bac pour se rendre à Saint Brévin. Je m'étonnais alors de la traversée de Nantes et des nuées de vélos à l'entrée ou à la sortie des chantiers.

La traversée de l'estuaire en bac était pour moi l'aventure. Mon fleuve devenait mer.

J'ai gardé de cette approche maritime une passion pour la mer, passion que je devais concrétiser plus tard en débutant ma carrière dans la marine marchande, puis après avoir changé de voie, dans la navigation hauturière de plaisance.

Le cours de la Loire est un livre d'histoire mais aussi un livre de poésies. De Charles d'Orléans, Ronsard, du Bellay, la Fontaine, Péguy... à René-Guy Cadou, les poètes ont fait de la Loire un lieu d'élection et un motif d'inspiration.

Dans un autre domaine, l'art culinaire y tient toute sa place. Je ne sais si Rabelais (Pantagruel, Gargantua...) a inspiré nos "chefs" mais les bonnes tables sont nombreuses et la générosité du climat ainsi que le savoir faire des Ligériens ont donné quelques spécialités (rillettes, fromages, beurre blanc...) et quelques vins de renom.

A Nantes, la Loire devient maritime. Ce combat avec la mer, marée après marée, a marqué les hommes et les paysages. Dans cette région, la Loire a eu parfois le goût des larmes.

Nantes appartient au fleuve Loire.

Dans le cadre du débat sur la Loire qui va s'ouvrir, il convient d'intégrer l'esprit du fleuve, redonner sa place

à son usage, ne rien renier du passé, et faire en sorte de ne pas défigurer les paysages.

Bien entendu, une large place doit être faite à la modernité des aménagements à venir, mais surtout à leur efficacité. Les indispensables franchissements devront être exemplaires dans leurs fonctionnalités en prenant en compte tous les modes de déplacement sans dogmatisme.

La Loire n'est pas un obstacle. Nantes n'a qu'une tentation, c'est de conquérir le sud Loire. Alors, chiche ! Toutes les villes n'ont pas l'opportunité de disposer d'un tel espace pour redessiner leur cœur d'agglomération.

Ne voyons pas petit. Si le souci des contraintes financières entrave notre imagination, nous risquons de passer à côté du bon projet. La planification viendra plus tard.

14 octobre 2014

Bertrand de Laporte

La Loire et moi, la Loire et nous
Ma Loire à moi : et le pont transborda !



bedehel@wanadoo.fr

Depuis ma tendre enfance, j'ai ce fleuve comme univers. Nantes ne borde pas la Loire, Nantes EST la Loire. C'est pour moi une foule d'images, d'émotions, de souvenirs qui s'entrecroisent. Du coup, je n'ai pas envie de dater ces moments. Juste les situer. Ils sont trop bien là, dans ma tête, et j'aime les voir resurgir sans prévenir, dans n'importe quel ordre ! C'est tout gamin, six, sept ans peut-être, que j'allais derrière le stade Marcel Saupin et dans les environs avec mon père, d'abord à la pêche à la ligne. Mon paternel accrochait sur le cadre de son vélo avec des tenders, ses gaules qu'il enfilait par la suite pour donner une tige de 4 mètres environ (il en avait toujours trois ou quatre à monter quand on était arrivé) ainsi que son épuisette démontable. Sur le porte bagages, il installait sa boîte à lignes et à asticots ainsi que ses appâts. J'adorais sa joie quand il prenait (rarement il faut le reconnaître) un poisson par le plus grand des hasards. Il ne venait pas là pour prendre du poisson disait-il mais bien pour se dépayser, au grand air toujours un peu venteux de ces berges à certains endroits semi sauvages. Et les civelles, hors de prix aujourd'hui, qu'on mangeait à n'en plus pouvoir. Sautées à la poêle avec de l'ail, en salade vinaigrette ! Il était temps que la saison arrête, on en avait marre !

Ça ne coûtait rien !

Un autre rituel avec lui : aller voir le déchargement des bateaux sur les quais, La Fosse, les Antilles, en vrac ou en caisses, en sac, les ananas, les bananes. L'accès était libre, on y trafiquait un peu mais le mouvement des grues, des fenwicks et des hommes donnaient la vie à ses quais qui restent bien mornes encore à certains endroits : finir en parking quand on a vu débarquer les productions exotiques venues de l'Afrique ou de l'Outre mer, c'est un peu un gâchis non ? Si c'est vrai de la rive droite, beaucoup moins de l'île de Nantes qui a retrouvé la vie.

J'ai des souvenirs de beaucoup de bateaux à quai. On n'allait quasiment pas aux lancements et pourtant les mannes de mon grand père paternel flottaient sur eux, venant de Saint Nazaire où il avait été avant guerre (comme on disait... après guerre) teneur de tas aux Chantiers de l'Atlantique, et le soir chanteur de bistrot. Cette activité lui permettait de payer ses chopines sans toucher à sa paie qu'il donnait intégralement à ma grand-mère.

Elle me l'a assurée et en bonne bretonne de Beg Meil née au Cabelou, elle disait vrai. Chaque soir, ses prestations musicales étaient interrompues, et par sa propre ivresse et par l'arrivée de "sa bourgeoise" (ma grand mère) accompagnée de mon

oncle Edouard et de mon père. Ils le ramenaient fermement mais sûrement, et en chantant bien sûr, à la maison. "Il a toujours été très gentil" me disait-elle. Mon père me l'a confirmé maintes fois. Femme seule, héritière d'un père patron pêcheur de Concarneau, et ruinée par un oncle indélicat, elle élèvera ses enfants à la mort de son mari, en travaillant dans les conserveries et chocolateries de Nantes et des environs. Elle en oubliera le fleuve mais pas la mer. Autre souvenir : une de mes sœurs avait des amoureux, et un particulièrement qui aimait les îles de sable près de Thouaré. Il avait une Ami 6. Pour calmer ma mère qui ne voyait pas cette "liaison" d'un bon œil, ils m'amenaient avec eux.

On y avait toujours une sorte d'appréhension, à aller sur ses bancs de sable : il y avait parfois des noyades, parfois des sables mouvants mais on y passait des sacrées après midi à jouer au foot, à traquer les petits poissons dans les trous d'eau, à glander aussi. J'étais trop jeune pour comprendre les jeux de ma frangine et de son copain qui savaient disparaître... et réapparaître sans que je m'en inquiète une minute ! Ma mère n'en a jamais rien su. L'aval de Nantes, toujours rive droite, Indre et Couëron et leurs zones industrielles, la poésie des cuves de stockage où on essayait de calculer la conte-

nance en m³ et en litres ainsi que des usines, pour certaines abandonnées. Adolescent, en bande de cyclos et autres mobylettes, nous allions pour des chevauchées relatives jusqu'aux quais industriels du Vieux Couëron. Un saut jusqu'à la cité des Polonais, un petit tour dans le bourg : il devait bien y avoir un de ces vieux cafés enfumés, fréquentés par des ouvriers et des retraités en casquette et en veste de bleu de travail : j'ai toujours aimé cette tenue, humble et fière. Et cette ambiance faite de discussions aussi véhémentes que futiles, faites aussi de bonnes blagues et de rigolades. A quelques uns, on s'immisçait dans le bistrot et on écoutait. La Loire à vélo : se rendre compte que d'aller d'aval en amont, ça monte (de peu mais ça monte) et c'est plus difficile que d'amont en aval, ou par définition, ça descend même si parfois le vent d'ouest se met de la partie. Partir de Pont Rousseau, traverser l'île et ensuite par San Francisco (quel nom évocateur) rejoindre les bords de Loire, flirter plus loin avec la voie ferrée, remonter vers Ancenis. Plus ou moins loin selon les jours.

J'ai vécu très longtemps le pont transbordeur comme un mythe : impossible de retrouver dans ma mémoire la moindre trace, le moindre souvenir, bien que né en 52. Rêvant devant les nombreuses photos de l'ouvrage à ces moments où les ouvriers des chantiers débarquaient, j'étais un peu sceptique devant les nostalgiques souhaitant en quelque sorte le ressusciter. Je me méfie toujours des résurgences du passé présentées comme des bijoux à jamais disparus ! Jusqu'à ces deux semaines passées à Bilbao il y a deux ans et le choc devant le pont transbordeur de Getxo et cette sortie de Ria magnifique. Les deux rives, l'une bourgeoise, l'autre plus prolétaire,

Portugalete. L'après midi passée à traverser et retraverser en m'arrangeant bien sûr pour ne pas payer à chaque fois (maudit Français). Et le plaisir d'y retourner quelques jours plus tard pour le "présenter" à ma belle sœur et à son amie, aussi émerveillées que moi. Aujourd'hui, j'aimerais qu'on en ait un à Nantes : c'est tellement féérique ! Et le monde que ça attire ! Incroyable ! Et le projet que j'ai entr'aperçu est magnifique ! Certains soirs, quand je me promène au Hangar à bananes, je l'imagine, brillant dans la nuit. Et je guette le mouvement de la nacelle passant d'un bord à l'autre. Trentemoult, tout minot toujours avec mon père, à pied à partir du quartier Saint Donatien, évidemment sur les épaules de mon père en fin de parcours. On devait revenir en bus jusqu'au Commerce ! Plus tard, plus grand, la Civelle bien sûr, les terrasses, le vin blanc frais. Surtout les couleurs pastel et en même temps flamboyantes du coucher du soleil qui, en été, n'en finit pas de mourir. C'est un de ces moments qui me fait aimer Nantes, sur le pont de Pirmil, surpris par la force des couleurs ! Et la sortie du fleuve, l'arrivée à l'estuaire bien sûr, les marais et les herbes hautes, les oiseaux sauvages rencontrés au hasard du chemin, les promenades à la Martinière et dans les champs de roseaux face à la centrale de Cordemais. La rencontre avec l'Atlantique et Saint Nazaire, sœur jumelle de Nantes dans mon cœur ! J'ai d'ailleurs toujours revendiqué la double nationalité : nanto nazairien ! Les balades incroyables au milieu des parcs à tôles, des cales, des bâtiments, un méga méthanier en radoub, un paquebot en finition et la noria des pêcheurs de civelles au ras des quais et des portes des bassins, à toutes heures possibles du jour et de la nuit de décembre à mars. Et

comment cette ville a changé, s'est embellie ; autant que Nantes. Quel travail accompli ! J'ai aussi le souvenir du musicien et chanteur brésilien Lenine (eh oui !) chantant sur la scène de la cale que nous avons installé sur l'île de Nantes pour le festival Musiques sur l'île. Festival brutalement disparu et qui avait spontanément fait la comparaison avec sa ville Recife, installée aussi au milieu de l'eau. J'ai eu le plaisir d'aller vérifier plusieurs fois, entre autres une année au moment du Carnaval ! Et c'est vrai : ce sont les mêmes sensations, les mêmes émotions (la folie brésilienne en moins). Et encore d'autres souvenirs qui flottent, l'envie aussi de lier ces deux magnifiques rivières que sont l'Erdre et la Sèvre à cette Loire mystérieuse et vivante et où les souvenirs sont aussi nombreux ! Et c'est comme cela qu'on se rend compte que la ville, l'agglomération, le territoire comme on dit maintenant est un territoire d'eau. On pense aussi au lac de Grandlieu, à Mazerolle. Alors ce que je souhaiterais, c'est que dans cinquante-soixante ans, mes enfants et petits enfants qui vivent à Nantes puissent avoir en mémoire ce type de souvenirs et d'émotions. C'est un peu nous qui les bâtissons aujourd'hui. Non pas redonner vie à La Loire mais continuer son histoire, l'embellir, la rejoindre sans lui retirer ses côtés sauvages, ses berges parfois rugueuses. Beaucoup de choses sont déjà là ; il n'y a qu'à continuer ! Et comme phare, un majestueux transbordeur faisant le lien entre le nord et le sud mais aussi à travers l'histoire entre des époques si proches et si différentes.

21 novembre 2014

Marc Moussion

La Loire et moi, la Loire et nous



m.moussion@yahoo.fr

Né à Thouaré sur Loire, à 200 mètres des Ponts, dans une maison dont le bas du jardin borde les berges de la Loire, je ne peux pas ignorer mes racines de Ligérien et je me sens très concerné par la Loire, ayant vécu mes vingt premières années sur ses berges.

En faisant un peu d'histoire, on découvre que la gare S.N.C.F. de Thouaré a été ouverte en 1851. C'est en 1875 que le Conseil Général décide de construire les Ponts de Thouaré qui sont ouverts à la circulation en 1881 et dès 1882, tous les riverains de la Loire demandent l'établissement à Thouaré d'une gare de marchandises, ce qui fut réalisé ultérieurement avec succès.

À partir des années 30, Thouaré a commencé à devenir un lieu de villégiature des Nantais qui, à la belle saison, arrivaient par le train, le week-end, à la recherche d'évasion, de pêche, de baignades et de gastronomie.

Ce phénomène touristique avant l'heure profita très largement aux bonnes affaires des commerces de la commune et des cafés-restaurants en particulier.

Comme quoi, le franchissement de la Loire, associé au développement du transport ferroviaire, ne devait pas être considéré comme un obstacle mais au contraire comme une infrastructure de développement

économique et touristique, vecteur d'accroissement de relations humaines et de bien-être. Mes vingt premières années se sont écoulées au gré des différents rythmes de la Loire avec ses différents visages selon les saisons.

L'été en période d'étiage, les berges offraient des plages de sable qui faisaient la joie des habitants et des Nantais qui venaient également les fréquenter. Le courant du fleuve, assez puissant dans le bras principal, nécessitait de rester prudent face à ses dangers. Mais, à la marée montante, dont l'onde se fait sentir jusqu'à Ancenis, le courant diminue pour finir par s'inverser, le volume du fleuve se gonfle et finit par offrir un vaste plan d'eau apaisé propice à la baignade et au canotage.

Aujourd'hui, après déroctage du socle de pierre de Sainte-Luce, le bouchon vaseux de la Loire remonte progressivement vers l'amont et a largement dépassé Thouaré. La conséquence directe de ce phénomène s'est traduite par le remplacement des bancs de sable par des bancs de vase, la disparition des plages et une modification de l'écosystème.

L'hiver, selon les conditions climatiques, par grand froid, il arrive que la Loire charrie des glaçons et puisse être prise par les glaces. Par deux fois, en février 1956 et en janvier 1963, avec des températures de

moins douze et moins quinze, j'ai pu traverser la Loire à pied à Thouaré. A la fin de l'hiver et au début du printemps, à la fonte des neiges, la Loire grossit et sort fréquemment de son lit pour atteindre certaines années des crues d'une ampleur dévastatrice pour les riverains. Ce fut le cas au cours de l'hiver 1952, bien que la crue fut inférieure à celle de 1910 et celle de 1936, où toutes les pièces du rez-de-chaussée de la maison que nous habitons furent recouvertes de plus de 40 cm d'eau pendant plusieurs jours.

Des années 50 aux années 70, la Loire a connu un trafic fluvial intense avec toutes les sociétés d'extraction qui ramenaient le sable des sites d'extraction aux terminaux sabliers installés sur les berges où venaient s'approvisionner les camions à destination des chantiers de construction ou vers les tenues maraîchères de la vallée. Pendant cette période, la Compagnie des Pétroles de l'Ouest avait armé trois chalands pétroliers, de grande capacité, pour transporter le Pétrole, plusieurs fois par semaine, de la Raffinerie de Donges, au dépôt pétrolier de Bouchemaine. Mais aujourd'hui, l'extraction de sable en Loire a été interdite, toutes les entreprises qui armaient des péniches de transport de sable ont disparu et le seul navire fluvio-maritime (le St-Germain) qui pêchait

le sable en mer et le ramenait du Terminal sablier de Saint-Julien de Concelles, vient d'être désarmé pour des raisons réglementaires et économiques. Quant au transport du pétrole par voie fluviale, entre Donges et Bouchemaine, il a été remplacé par le transport ferroviaire. Jusqu'à nouvel ordre, il n'y a plus actuellement de transport fluvial sur la Loire en amont de Nantes. De plus, l'arrêt de l'extraction de sable en

Loire a pour effet de remonter le niveau du lit du fleuve, ce qui ne peut que favoriser les crues de la Loire pour l'avenir.

Maintenant, résidant à Nantes, le devenir de la Loire et de ses franchissements me préoccupe à juste titre. La façon de les concevoir doit continuer à favoriser le développement économique et les relations humaines entre les deux rives, avec un juste équilibre pour l'ensemble

de la Métropole, en tenant compte des facteurs de risque d'inondation et en sachant préserver et respecter tous les critères nécessaires à la continuité et au développement de la navigation maritime et fluviale pour l'avenir.

14 octobre 2014

Ségolène Pujos

La Loire et moi, la Loire et nous : élargissons nos horizons

segolenepujos@aol.com



"La Loire et moi, la Loire et nous" : un débat d'envergure, partagé depuis plusieurs mois avec la population. Un débat dont s'est aussi emparé le Conseil de développement pour nourrir l'argumentaire et livrer sa vision autour de la production de "ressentis personnels ou collectifs".

Autour de l'intérêt évident d'inscrire ce sujet au coeur de notre logique territoriale et d'inclure la Loire comme un des axes structurants de notre territoire, la réflexion a pour ambition d'anticiper et d'imaginer notre avenir, de donner corps à des projets, des ambitions, de nouveaux usages. Et dans cette dimension d'avenir, il y a l'usage et l'utilité que nous en ferons - ou plutôt que nous imaginerons en faire - et ceux que nos enfants, nos voisins, nos collègues, et des personnes qui nous semblent plus anonymes pourront en faire.

À lire les productions que certains des membres du Conseil de développement ont pu produire (qu'ils en soient ici remerciés), j'apprends avec intérêt que la Loire fut pour certains le lieu d'émotions et de moments ancrés dans leur souvenir, que la Loire fut un terrain de jeu, de balades, de loisir, d'activité - que sais-je encore ! - que la Loire fut bien plus que ce fleuve inerte et gris qui se révéla ainsi à mes yeux en découvrant Nantes. Ce "retour de souve-

nirs" m'a intéressée au plus haut point car il m'a permis de découvrir une part du fleuve que je ne connais pas (j'habite à Nantes depuis 4 ans). Mais, il m'a aussi interpellée dans le sens où, au lieu de faire état de propositions d'avenir - ce qui me semble être l'essence même du Conseil de développement et du débat public autour de la Loire - les productions font avant tout état de souvenirs, emprunts de nostalgie.

Or, s'il me semble essentiel de bâtir une réflexion basée sur l'historique vécu, il me semble encore plus essentiel d'imaginer ce qui sera nécessaire à notre vécu futur et aux générations futures.

Ma réflexion est bien humble, car pour ma part, je suis tout nouvellement membre du Conseil de développement et cette note est ma première contribution. Bien loin de moi l'idée d'avoir la critique ouverte. J'ai néanmoins une suggestion que j'adresse à tous les membres du Conseil de développement, à tous ceux qui ont déjà produit leur retour de souvenirs ainsi qu'à tous ceux qui n'en ont pas fait état.

Pourquoi ne pas aborder ce sujet de "La Loire et moi, la Loire et nous" autrement ?

Pourquoi ne pas élargir la réflexion en la partageant avec des proches ? Sortons de nos souvenirs, de notre vécu, de notre historique. Sortons de

nos postures d'acteurs concernés du territoire et allons vers ceux pour lesquels ces questions n'évoquent rien ou si peu. Sortons de nos visions propres et partageons avec notre entourage, nos proches, nos voisins sur ce devenir de notre territoire et sur le rôle de la Loire. Portons la démocratie participative sur le terrain, soyons acteurs d'une démarche élargie, où la parole de chacun mérite d'être entendue.

Quelle approche adopter ? Il ne s'agit pas de déployer des démarches lourdes ou déjà engagées et expérimentées (world café, forum ouvert, etc.) mais d'engager sur notre terrain de vie personnel, une démarche de réflexion élargie.

Je suggère ainsi, à chacun des membres du Conseil de développement, d'interroger son entourage, ses proches, ses voisins ou ses commerçants ou tout autre interlocuteur "naïf" sur le sujet via des entretiens qualitatifs.

Ces entretiens (quatre ou cinq au plus) pourraient se dérouler de manière très simple, autour de quelques grandes questions qui jalonnent le questionnement. "La Loire et moi, la Loire et nous" ça évoque quoi ? Vous sentez-vous concerné ? Pourquoi ? Quel rôle pour la Loire demain ? Quelles sont vos attentes, vos envies, vos émotions ? etc". Ils pourraient aussi se dessiner sous la

forme d'une discussion collective organisée avec une classe de primaire, de collège ou de lycée, qu'importe ! Notre "statut" de membre du Conseil de développement nous ouvre la porte de discussions d'ambitions territoriales.

Il s'agit d'éveiller les consciences et d'élargir nos vues. Il s'agit de se nourrir de points de vue différents

pour mieux affiner nos propos. Il s'agit d'écouter pour mieux se projeter. C'est aussi un moyen de répondre aux désirs formulés par Bertrand de Laporte, qui souhaite que "ses petits-enfants puissent avoir des souvenirs autour de la Loire".

Gageons qu'ainsi, nous permettrons d'aller au delà de la réflexion sur "la Loire et moi" et de nous engager

plus en avant dans la réflexion autour de "La Loire et nous". Un premier pas vers une meilleure appropriation du fleuve ; une opportunité pour demain, permettre à tous les publics d'y vivre des événements, des émotions, collectifs ou individuels.

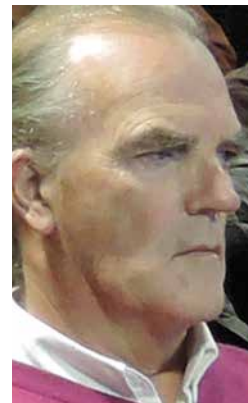
5 janvier 2015

Jean-Paul Delouche

La Loire et moi, la Loire et nous

Une série de 5 textes écrits tout au long du débat, sous forme d'un conte pour enfants. Le fil conducteur est un dialogue entre une petite fille et son papy qui partent en voyage ; l'avion permet de survoler la métropole et de "prendre de la hauteur". Ils reviendront dix ans après et observeront les changements

jean-paul.delouche@wanadoo.fr



Episode 1 - 21 octobre 2014

Une petite fille et son papy partent en voyage ; l'avion permet de survoler la métropole et de "prendre de la hauteur".

Nantes - La Loire - D'une rive à l'autre

Jipy est sur le qui-vive, il s'apprête à quitter Nantes dans trois jours avec une partie de sa famille vers Madagascar. Les valises sont bouclées mais de multiples tâches secondaires le détournent de ses pensées et de ce qui doit être une belle rencontre. Le taxi collectif viendra les chercher de très bonne heure car l'avion qui doit les conduire dans l'autre hémisphère mettra onze heures depuis Notre Dame des Landes vers Antananarivo sans escale et sans passer par Paris. Jipy, qui n'est pas à son premier voyage, n'a pas d'appréhension car son poste pendant quatre ans aux Antilles lui a fait faire plusieurs fois le tour de la terre et ce n'est pas cela qui le préoccupe. Depuis une quinzaine de jours, Johanna Rolland, l'actuelle présidente de la Métropole les a réunis lui et ses collègues du Conseil de développement pour leur demander de réfléchir à une "orientation" des activi-

tés autour de la Loire. Après une superbe présentation et un échange soutenu avec l'auditoire, les propositions ne manquent pas. Les intérêts bien entendus sont divergents et parfois contradictoires, il faut donc comme souvent lorsqu'il faut concilier l'intérêt du particulier et du collectif, choisir le moindre mal. L'avion décolle comme prévu à six heures trente, cap au Nord face au vent en cette saison d'automne avant de décrire un demi tour et virer vers le grand sud. La ville au loin brille de tous ses feux. La Loire apparaît tel un ruban argenté au soleil rasant, elle semble irriguer cette belle ville aujourd'hui citée en exemple de dynamisme et autrefois appelée "la Venise de l'Ouest". Jipy repense à ce que lui racontait sa mère avant que les nécessités de la circulation n'obligent à combler certains bras. "Il y avait une belle agitation sur les quais, la Chézine, l'Erdre mais surtout la Loire avec en toile de fond son pont transbordeur et ses bateaux de tous tonnages en transit ou amarrés, faisant penser à une fourmilière sur l'eau". La Loire, c'était aussi les grands ensembles industriels depuis Saint Nazaire ou Penhoët jusqu'aux Chantiers de Nantes en passant par La Fonderie Royale de

canons à Indret que décrivait Alphonse Daudet dans son roman Jack. Assise à côté de lui, près du hublot, sa petite fille Damayanti, qui avait commencé à regarder des dessins animés que lui avait préparés sa mamie, aperçoit au hublot et distingue à peine l'Eléphant et cette magnifique esplanade dédiée aux loisirs.

"Dis papy Jipy on y retournera l'été prochain marcher sur le dos de l'Eléphant et lancer de l'eau à tout le monde ?"

Jipy la rassure et lui dit : Je pense même que nous pourrions bientôt aller dans ce grand parc de loisirs que beaucoup de personnes espèrent un jour, en hommage à cet illustre personnage qu'est Jules Verne, tu sais celui qui a fait tellement de voyages extraordinaires. Je pense que, dans quelques années, ce grand parc avec des oiseaux exotiques débordera sur l'île de Nantes et permettra aux touristes des grands paquebots de venir se détendre pour la journée. Avec des bateaux plus plats, ils pourront même remonter la Loire jusqu'à Angers et admirer nos coteaux. Ils pourront aussi visiter nos beaux monuments qui rappellent notre histoire : le château des Ducs de Bretagne, Graslin, la Cigale

ou ceux qui seront construits : le nouveau pont transbordeur avec son immense arche de 50 m de haut et sa galerie marchande immense proue d'accueil, pont qui permet de faire passer les voitures et les bus à une allure record. Mais s'ils veulent passer la nuit et se distraire le soir, ils pourront rejoindre le quai des Antilles où l'ancien hangar à bananes sera aménagé en centre de détente et de loisirs. Nous y venions danser la salsa avec ta mamie autrefois. L'été, tous les mercredis soir le long des quais, la plus vieille association de Nantes qui fêtera ses 20 ans l'an prochain organisait de belles soirées festives. Agozar la Salsa et ses bénévoles dont nous étions faisait résonner les musiques de Cuba pour plusieurs centaines de personnes éprises de culture latine et de danse. Tu sais aussi de l'autre côté, près du gros bateau gris de la Marine, il y a aussi un monument qui rappelle des souvenirs de grand papy originaire de Martinique et qui est venu à Nantes pendant la guerre pour défendre son pays. Tu te souviens du film que nous avons vu de la réalisatrice Chloé Glotin "Gros sur mon cœur" et qui raconte l'histoire incroyable de ces hommes qui ont désobéi pour suivre De Gaulle. Le président du Conseil régional disait d'eux "ils sont partis esclaves, et ils sont revenus libérateurs". Son autre film "Sous les bombes" raconte l'histoire des enfants de ton âge qui ont été séparés de leurs parents pour les mettre à l'abri des bombardements de Saint Nazaire. L'avion de Jipy s'éloignait maintenant et le ramenait au plaisir de ces belles rencontres, la famille bien sûr, la culture et l'avenir de cette grande Ile ballotée entre des régimes politiques instables et égocen-

triques mais un peuple tellement riche de potentialités. Arriverait-il à rencontrer le père Pedro Opéka installé depuis plus de trente ans près de Tana et qui a pris en charge plusieurs dizaines de milliers de familles pour construire avec eux une maison et leur redonner la dignité d'un métier, d'un environnement dans le respect de leur culture. Alors que Jipy s'installait pour le voyage et ouvrait le livre de Pierre Lunel "Père Pedro Prophète des bidonvilles", Damayanti lui demande en regardant la couverture du livre "c'est le monsieur qui est venu cette année au Puy du Fou avec le prince de Monaco chez M. de Villiers ?" oui, lui répond Jipy, il est venu chercher un peu de sous pour aider nos amis à construire des maisons et acheter du riz. Jipy posa un baiser sur la joue de son rayon de soleil et replongea dans sa lecture.

Nantes un pont entre deux rives, une respiration de toutes les cultures.

Episode 2 - 10 décembre 2014

Les personnages du conte reviennent après une absence de 10 ans de la région nantaise avec un atterrissage sur le nouvel aéroport (juste terminé en raison de fortes oppositions et du report de la construction). Celui-ci fait l'objet de nombreuses manifestations qui obligent à reporter momentanément l'arrivée et donc à faire de nouveaux tours sur la ville

Nantes métropole - La Loire, des pratiques et des usages

Par un temps particulièrement doux du mois de Novembre 2024, l'airbus A380 qui rentre de Madagascar après 10h de vol s'est fait un peu

secouer au dessus du Kilimandjaro. Il a amorcé sa descente à l'approche des côtes françaises et survole maintenant l'aéroport Marcus du Héros⁽¹⁾, du nom de celui qui l'a initié et porté à bout de bras, il y a plus de 30 ans.

Le commandant annonce à la radio de bord que les manifestants récurrents depuis l'origine, occupent le tarmac mais que des moyens sont mis en œuvre afin de dégager la piste. Nous allons donc faire des ronds en l'air mais un atterrissage à Roissy-Charles de Gaulle n'est pas exclu ! Dans l'avion, Jipy et sa petite fille Damayanti reviennent dans la région qu'ils ont quittée il y a déjà dix ans après un périple aux quatre coins de la planète, les Antilles-Guyane, l'Inde, les Etats Unis, la Polynésie... Ses amis et Internet l'ont bien informé des profonds changements intervenus dans la Métropole mais ce qu'ils voient à l'approche de l'estuaire les laissent rêveurs. Contournant l'agglomération, le gros porteur laisse sur sa droite une "Arche Magnifique" qui semble souhaiter la bienvenue aux voyageurs.

Damayanti devenue jeune adolescente, très attachée aux symboles, suggère à son papy que la Loire telle une grande dame arbore ses meilleurs atours comme une sirène pour capter l'attention de ses prétendants.

- Tu sais, la Loire ça se mérite ! Regarde bien, il ne s'agit pas seulement d'un simple fronton, c'est le transbordeur Yves Le Hénan⁽¹⁾. Les bus, voitures et piétons traversent en même temps sur la grande plateforme qui se déplace vite, je t'en reparlerai lorsque nous irons le visiter. Richement parée, la Loire porte aussi fièrement de magnifiques bateaux de croisières qui semblent venir du

bout du monde, piscine sur le pont, solarium etc... Deux magnifiques paquebots sont alignés à quai après avoir déversé leurs milliers de passagers curieux de visiter ce qu'il y a de plus beau dans notre région. Des navettes électriques leur proposent un circuit du cœur de Nantes, le patrimoine ancien bien sûr : Château des Ducs, Places Royale ou Graslin, l'espace LU mais aussi ce qui est nouveau de l'autre côté du pont transbordeur Yves Le Hénan⁽¹⁾... les Machines, l'Arbre aux Hérons, l'ensemble des "Trois Jean"⁽¹⁾... ou le nouveau CHU "Hospitôtel". Des bateaux à fond plat invitent les voyageurs à remonter le fleuve et visiter les châteaux de la Loire. Quel bonheur de "remonter" la plus longue rivière de France en déroulant l'histoire à travers ces fabuleuses constructions multi centenaires, ce que nous faisons déjà il y a dix ans sur l'Erdre.

- L'Erdre, tu as dit Papy ! Je croyais que ces belles maisons, les Folies Nantaises avaient été construites grâce au marché triangulaire des esclaves au 18e siècle ?

- Oui certes en partie, on peut même aussi parler des gabarres de Carrier et ce n'est pas pour autant qu'il faille accabler le fleuve, ce sont les hommes qui l'ont mal servi. La Loire n'est ni bonne ni méchante, la Loire est un bel écrin pour développer des activités humaines, belles pour les yeux et l'esprit dans le respect des valeurs partagées. La Loire peut servir de tremplin pour passer d'une rive à l'autre mais aussi d'un monde vers l'autre. Juste derrière les bateaux amarrés à quelques centaines de mètres, une immense verrière laisse percer le soleil qui éclaire une quasi forêt vierge.

- Des amis m'ont écrit qu'il s'agit de la réplique de l'Estufa Fria de Lisbonne. Depuis sa construction, une véritable marée humaine s'est plongée dans une ambiance tropicale où les voyageurs et les habitants découvrent de superbes plantes et animaux exotiques.

- Tu te souviens des lémuriens makis qui venaient nous quémander des bananes devant notre bungalow à Fort Dauphin ? Eh bien je crois que les spécialistes ont réussi à en faire vivre ici, ils sont vraiment très forts. C'est qu'ils ont compris que l'environnement était au moins aussi important que la pure fonction de reproduction surtout pour les animaux endémiques. En prononçant le mot "banane", Jipy a soudain un flash de 50 ans en arrière, il se souvient qu'après la guerre les fruits exotiques, rares, représentaient en même temps tout un monde imaginaire de soleil sous les tropiques pour les faire pousser, des bateaux pour les transporter et de vastes hangars pour terminer de les faire mûrir, enfin de nombreuses activités de commerce et de pêche. Des bouffées de souvenirs remontent à la mémoire du jeune Jipy, garçon de dix ans habitant dans une de ces maisons périphériques construites au lendemain des bombardements et il revoit ce grand et sympathique Martiniquais, employé au hangar à bananes du quai des Antilles, qui rapportait des régimes entiers au prétexte qu'ils n'étaient plus commercialisables. Mais oui le quai des Antilles ! Il porte toujours le même nom, en face du terminal à bateaux de croisières ; il est devenu un haut lieu de la vie nocturne. Ce nouveau quai est maintenant aménagé pour prendre la relève du quartier du

Bouffay pour ses manifestations de loisirs de nuit. Mais pas seulement, la Métropole soucieuse de poursuivre, dans un environnement festif, le ton donné par les machines de l'Île a voulu doter la communauté nantaise d'une grande Ecole de musique et de danse.

- Tu te souviens de ce que nous avons trouvé à Cuba, l'Ecole Nationale de la Havane où tu as commencé tes cours de danse classique, eh bien à Nantes ils ont rapproché les locaux de l'orchestre de l'ONPL, désormais mondialement connu, et une école de haut niveau "les Trois Jean"⁽¹⁾ pour les danses classiques et les cultures populaires. Durant la journée, des élèves et des étudiants travaillent pour se former et rayonner dans des troupes de professionnels. En soirée, il peut y avoir des concerts, des spectacles pour pratiquer ou regarder. Pour assister à des représentations, plusieurs salles sont modulables en fonction de l'importance de l'évènement. Pour pratiquer la danse, le côté festif a été préservé et l'on peut trouver de multiples ambiances : danses européennes comme les différentes valse : française, anglaise, lente ou viennoise, le paso doble ... Il y a trente ans la fête des "Allumés du Tango" a fait naître une véritable passion pour les danses "latino" : tango classique ou argentin ; salsa, rumba, cha-cha, mambo ; caribéenne : mazurka (venant d'Europe et réadaptée) polka piquée, biguine voir zouk ou plus américaines : rock, West Coast Swing, et bien sûr les danses en ligne tel le madison, ou le folklore américain le Country.... Depuis que notre région fait désormais partie de la Bretagne, pour former une belle entité européenne, les danses dites

folkloriques comme les Bretonnes sont très appréciées, elles ont malgré des apparences trompeuses de multiples variantes avec les Marai-chines. Pour ce grand ensemble des "Trois Jean"⁽¹⁾, les créateurs ont voulu échapper à l'image grossière des fameuses "guinguettes". Elles étaient pourtant à l'époque le reflet des loisirs si souvent associés à l'image du désœuvrement des samedis et dimanche et de l'alcoolisme ambiant. La programmation ne dédaigne pas à certaines périodes de l'année le côté "p'tit bal" du samedi soir ou thé dansant charmant du dimanche après midi. Le côté mercantile de certains espaces a été banni. C'est surtout un lieu de partage où les barrières sociologiques sont abolies et où on y fait des rencontres intéressantes et de belles amitiés.

- Sais-tu que les métiers les plus représentés dans les cours de danse sont les professions médicales ou para médicales, de services à la personne ou d'animation, comme quoi ce sont des gens soucieux du bien être corporel et emprunts de beaucoup d'empathie. D'ailleurs, chaque fin du mois de mars, la direction de la Culture organise le "Divertis-Nantes" où des foules joyeuses fêtent le retour du printemps devant les anneaux de Buren "déchainés".

- Alors, répond Damayanti, si je peux faire médecin je pourrais poursuivre aussi ma passion pour la danse ? C'est super d'être revenue sur Nantes

- Et bien d'autres métiers ! car la Métropole a développé des quantités de filières qui ne laissent personne à la traîne. Nous en reparlerons car ils ont maintenant un lycée international Jacques Mandarin⁽¹⁾ sur l'Île et

comme tu as suivi, toute petite, les cours d'apprentissage précoce des langues étrangères avec la méthode EMULI⁽²⁾, il serait dommage que tu perdes le bénéfice des trois langues que tu maîtrises bien en plus du français.

- Mais il existe aussi des biologistes-médecins du monde, c'est plus facile si je veux aller en Inde comme papa !

- A ton âge, il n'y a que l'embarras du choix. Tu te passionnes aussi pour les étoiles depuis que nous avons visité l'espace Jules Verne dans le bas de Chantenay où l'on voit la voûte céleste, astro-physicien est aussi un beau métier. Depuis notre départ, un grand ensemble s'est développé pour faire connaître l'œuvre et les idées géniales de cet écrivain poète. Au fur et à mesure que la conversation prenait corps, une voix indiqua à la radio de bord que nous allions devoir refaire un tour avant d'envisager peut-être un atterrissage sur Paris Roissy. Un brouhaha de déception souffla dans l'avion et chacun y allant de son commentaire, Jipy suggéra à Damayanti de mettre à profit ce nouveau survol de Nantes pour lui parler de l'histoire des industries et des activités fluviales et maritimes du port.

Episode 3 - 22 janvier 2015

L'atterrissage est compromis mais le temps de la décision de se poser sur Paris permet un rappel des histoires vécues dans l'espace économique et écologique

Nantes métropole - La Loire, espace économique et écologique

Jipy raconte qu'il y a dix ans la Présidente de Nantes Métropole lançait,

pour la première fois, une grande enquête d'opinions sur les "possibles" de la Loire.

Devant les batailles stériles des experts, décideurs ou autorités en tous genres sur les usages, elle décidait, de nouveaux pouvoirs lui étant attribués, de nommer une "Madame Loire" qui aurait autorité sur tout le fleuve, ses affluents et leurs cinquante pas géométriques.

S'agissait-il de droit maritime ou fluvial, d'industrie ou de loisirs, d'eau salée ou d'eau douce : les poissons s'en moquaient !

Seuls comptaient les vœux des habitants. Aidée d'un bureau de bénévoles du Grand Conseil, elle traitait les dossiers avec force et énergie en puisant dans les témoignages et les propositions des Nantais. Ce travail a duré un an et rien n'a été épargné pourvu que la Loire soit regardée comme un axe de vie et d'activités et non plus comme un obstacle à franchir.

Intégrer la Loire comme un atout supplémentaire était le maître mot. Les questions les plus iconoclastes ont émergé, les rapports les plus documentés ont été présentés provenant des associations ou autre Gaé-la, touchant l'industrie ou les loisirs nautiques, la pêche ou les transports, rien ne devait être tabou ! Que de souvenirs brassés : le dernier bateau gris "Bougainville" construit en 1988 pour la marine Nationale, le Scandinavia pour les croisières par les chantiers Dubigeon mais aussi le Carnaval sur l'eau, le tour des Îles, les régates de Trentemoult... la fête des civelles à Basse Indre.

Au mot de civelles, Damayanti rappelle à son grand père qu'ils étaient allés le jour de cette fête et qu'ils avaient pris le bac juste pour une

croisière, en ce dimanche embrumé d'un mois de février.

- Tu m'as dit que tu avais fait plusieurs milliers d'aller-retour de Basse Loire pour aller travailler

- Mais justement, tu en parles comme d'une barrière à franchir mais la Loire c'est aussi un moyen formidable de transport. Je vais te raconter deux souvenirs.

Le premier c'est le transport exceptionnel d'un gros "bidon" que les spécialistes appellent une étuve dont avait besoin Airbus pour fabriquer ses composants d'avion en nouveaux matériaux légers. Cette pièce extraordinaire fabriquée en Allemagne est arrivée par le fleuve et débarquée de nuit par le gros portique d'Indret pour être ensuite acheminée vers Bouguenais. La nuit était propice pour cette manœuvre car, devant le convoi et derrière, des équipes de spécialistes écartaient tous les obstacles tels que fils électriques, pancartes etc... Malgré la complexité des opérations, Airbus a gagné beaucoup de temps et d'argent.

Le deuxième souvenir rappelle que le sens de l'intérêt commun n'est pas partagé par tout le monde. Lorsque le CHU a été transféré dans l'Île de Nantes, tous les matériaux de "déconstruction" de l'ancien ont été évacués par camions alors que des barges auraient pu acheminer tout cela vers des lieux d'enfouissement sous marins. Les transports par barge sont couramment pratiqués dans le monde entier, sauf dans l'estuaire de la Loire où sans doute d'autres intérêts ont prévalu ?

Mais désormais tout cela a changé. Depuis cette grande réflexion lancée en 2014, beaucoup d'initiatives ont été prises en lien avec toutes les

bonnes volontés et grâce au lancement du "Plan Loire" et les aides européennes. Route fluviale, dragage en continu des fonds vaseux, constructions de quais, ou renforcement des appontements réalisés depuis dix ans ont permis de faire aboutir toutes les revendications et un libre partage des activités industrielles, de commerce ou de loisir.

Désormais la population nantaise, enfin réconciliée avec la Loire, lui dessine un bel avenir.

Airbus transporte ses plus lourds colis par le fleuve, DCNS ses propulsions de navires majeurs et même des tronçons de sous marins. Des dizaines de paquebots de croisières remontent jusqu'à Nantes, et pas seulement ceux construits par STX.

Cependant, toute cette activité laisse la part belle à la Plaisance : "Bienvenue à la plaisance" disait un élu !

La Loire ainsi mise en valeur "inspire" tous les créateurs de richesses économiques ou culturelles.

Ce que certains considéraient comme un obstacle à franchir devient un support extraordinaire pour une activité humaine décuplée, une "rampe de projection logistique".

De plus, cet écrin est auréolé par l'arche récemment construite du pont transbordeur à cadence rapide qui est un superbe fronton pour l'entrée de Nantes.

*Vous avez dit "ouvrage d'art" ? Je dis de "l'art tout court" **La Loire "Innove"***

Dès lors, aucune limite n'est fixée et la réglementation tatillonne a permis de vivre ou revivre des classiques comme les croisières du Chocolat, mais aussi les courses folles telle que la course autour du monde des gros voiliers appelés les "ultimes" lancée en 2019. Toujours question de ponts ou de "Bridge".

L'amont n'est pas oublié pour autant, une société expérimentée en croisières fluviales a lancé 3 bateaux à aubes, à la rencontre des Châteaux de la Loire, de son vignoble et de sa gastronomie. Ce qui se vit sur le fleuve est à l'image de ce qui se développe sur les berges.

Tous les abords de la Loire, de l'Erdre et de la Sèvre sont désormais libérés des entraves réglementaires, des parcours innombrables sont tracés et praticables par tous les temps en promenade, marche nordique ou vélos.

On peut découvrir les marais de Couëron en hommage à J.J. Audubon qui y a vécu toute son enfance ici et donné son nom à une ville éponyme en Louisiane dans les "bayous" du Mississipi, les roselières du Pellerin ou de Cordemais, mais aussi les îles aménagées à Saint Sébastien, que des parcours de santé retrouvés pour échapper en quelques minutes à la fébrilité de la ville.

*Vous avez dit "Inspiration" ? Je dis "Relaxation" **La Loire "Rayonne"***

De retour à la réalité, Damayanti apercevant de haut ces gros bateaux à quai en attente de chargement demande à son papy :

- Ce gros cube en acier -(oui c'est un conteneur !)- qui se trouvait encore devant l'entrée de la cité d'Akamasoa à Tananarive est venu par ces bateaux ?

- Oui il est même parti d'ici. Le Puy du Fou a réussi à le remplir de vélos, matériel médical, habits, outils et ustensiles divers pour venir en aide aux pauvres du Père Pedro. La directrice du centre était émue de nous rappeler que tout ceci venait de la région de Nantes.

*Vous avez dit "obstacle" ? Je dis "source de vie" **La Loire "Respire"***

La voix du commandant de bord se fait plus grave et dans un message laconique annonce que, finalement, nous faisons le dernier tour avant de se dérouter sur Roissy, les passagers sont consternés, ils finiront leur long voyage par le train. Seule consolation, Nantes possède désormais une nouvelle gare.

Episode 4 - 12 février 2015

Lieu d'habitation, de travail ou de passage, la Loire est un obstacle qu'il faut franchir

Nantes métropole - La Loire, la mobilité et les franchissements

A l'annonce du commandant de bord d'aller atterrir à Roissy, Jipy entreprit de raconter à sa petite fille la bataille épique menée par les gens de bonne volonté pour donner à cette ville dynamique toutes les chances de figurer parmi les premières d'Europe.

Pour les franchissements, le professeur Choron⁽³⁾ aurait pu écrire que **c'est toujours lorsqu'il n'y a pas de pont qu'on veut aller de l'autre côté !** ou dans ses pensées méditatives essayer de mettre en formule mathématique les objectifs à atteindre pondérés des éléments d'indécision.

- Oui je vois que tu n'y comprends plus rien, eh bien rassures-toi devant le foisonnement des solutions proposées, toutes respectables par ailleurs, le bon sens a prévalu. **Que voulions-nous ?**

. **Intégrer un CHU** et donner les moyens d'y accéder aux patients, médecins, étudiants, logisticiens, consultants en tous genres... par le bus, le tramway, la voiture, le train pour les utilisateurs de toute la ré-

gion et même l'avion et l'hélicoptère. Eh bien on a réussi le pari de densifier ces réseaux sans qu'ils se gênent.

. **Fluidifier la circulation sur le pont Anne de Bretagne**, que l'on a élargi pour faire passer une ligne de tramway, au croisement du busway transversal.

. **Redonner de la vie au rail** par un tunnel partant de la gare de Chantenay devenue véritable nœud ferroviaire, et outil de transport du semi lourd et dangereux vers le nouveau marché d'Intérêt National de Nantes-Rezé.

. **Apporter de la liberté aux berges** qui s'organisent autour de la nature, du bien être avec les multiples circuits pédestres ou cyclistes, les divertissements diurnes ou nocturnes y contribuant avec l'ensemble d'expression musicale et de danses des "Trois Jean" près du hangar à bananes.

. **Reconsidérer cette source de vie** qu'est la Loire cela signifiait lui conférer la fonction de premier support du transport, par ses barges et engins de toute nature mais aussi :

. **Développer un véritable port de croisière** avec un terminal digne de ce nom, c'est ce qui a été fait avec l'aménagement du port Jules Verne agrémenté de l'environnement vert de l'Espace AUDUBON.

. **Favoriser la plaisance** par ses nombreux pontons, passages et communications avec l'Erdre et la Sèvre et enfin

. **Présenter dans un bel écrin l'entrée de Nantes par un pont transbordeur** qui apporte un franchissement fiable et performant aux Nantais.

Cette arche commerciale originale marque son époque, comme celle du passage Pommeraye vers 1840

lorsque ce notaire en fit la plus grande galerie commerciale au monde sur trois niveaux, si bien soulignée par la magie de Jacques Demy. Avec le pont transbordeur on a su montrer une conception visionnaire et marquer de façon pérenne le niveau actuel de la recherche industrielle avec les matériaux composites.

- Vois tu Damayanti, c'est en cela que l'histoire marque ses époques, c'est par des symboles forts comme celui là que « Madame Loire » aura marqué la sienne.

En disant cela Jipy savait bien que rien n'est jamais définitif. Les mouvements sociaux liés au nouvel aéroport portaient à l'évidence les stigmates d'une vision mal partagée. L'avion engagea un demi-tour en vue de se présenter au dessus de la région parisienne ; une demie heure après les principaux monuments de la Capitale se dessinaient.

Le transfert vers le train à proximité s'effectua sans encombre dans l'aérogare mais l'aventure allait montrer les limites de l'organisation lorsque l'on prétend "jouer" dans la cour des grands !

Episode 5 - 17 mars 2015

Nantes métropole - La Loire, coeur métropolitain, attractivité et qualité urbaine

Après un atterrissage sans souci, Jipy et Damayanti regagnent la station ferroviaire intégrée de l'aérogare Charles De Gaulle en direction de Nantes. Détendus, ils "avalent" rapidement les kilomètres grâce au nouveau train pendulaire ultra rapide. Le grand virage négocié à Angers per-

met de découvrir les paysages somptueux de part et d'autre de la Loire majestueuse. Jipy sent monter cette pression quasi charnelle du retour au "pays" que seuls les expatriés de longue durée peuvent ressentir.

Le train fait une halte dans la gare intégrée de l'aéroport "Marcus du Héros" considéré par les voyageurs internationaux comme le troisième aéroport Parisien. Le hall est quasiment désert car les avions ne peuvent pas atterrir alors qu'à l'habitude, les voyageurs aiguillés via la voie ferrée transitent de la capitale régionale Bretagne Pays de Loire vers le reste du monde ! Situation "ubuesque" d'un outil remarquable par sa capacité à se projeter économiquement, confisqué par une poignée d'agitateurs mondialistes quasi professionnels. Ces derniers ont débordé les plaignants légitimes locaux qui auraient pu trouver unmodus vivendi au temps programmé des négociations...

Le train poursuit sa route et les quarante derniers kilomètres sont grignotés, la nouvelle gare de Nantes Métropole nous ouvre ses portes. Elle est loin cette "gare d'Orléans" que les vieux Nantais ont connue au lendemain de la guerre. Désormais véritable cathédrale en métal, composite et verre, elle rappelle la tour LU à deux quais de là.

Telle une énorme toile araignée elle se déploie au travers des voies et des réseaux, trains internationaux, navettes aéroport, tramway, bus, taxis tous les modes de transports sont présents. Dernier maillon d'une architecture contemporaine elle irradie la nouvelle région Bretagne-Pays de Loire de réputation mondiale.

Un choix s'offre à nos deux voyageurs pour finir leur voyage et ils décident d'emprunter la ligne de tramway qui traverse l'Île de Nantes et revoir ainsi ce qu'ils ont survolé.

D'abord le lycée international, un certain temps anonyme, puis baptisé Nelson Mandela. Il est devenu un modèle de rayonnement tant par sa construction originale autour de la "nef" centrale rappelant les cales de construction de bateaux, que par son programme d'enseignement orienté vers la Chine et le Japon.

Puis vient la gare centrale multi modale qui accueille aussi bien une voie de train, une rame de tramway, un bus ou des taxis, une gare de l'État oui mais dans tous ses états ! Sur la gauche, on découvre le nouveau CHU devenu "Hospitôtel Laennec" organisme au nom curieux qui associe la notion de soins et de logement pour les malades et leurs accompagnants venus de la grande région. Le développement considérable des soins ambulatoires rendus possibles par les progrès de la micro chirurgie et le souci de lutter contre les infections nosocomiales ont fait diviser par deux le nombre des "lits nécessaires". Ce concept a permis ainsi de diminuer fortement les finances, passées d'ailleurs à la gestion privée pour ne garder de public que ce qui était strictement du domaine des soins.

Un brusque virage à droite place brusquement le tramway dans un alignement parfait du pont Anne de Bretagne élargi et la perspective du boulevard de Launay via la place Mellinet jusqu'à la place Zola autrefois considérée comme un octroi de Nantes. Au delà était Chantenay.

Une énorme surprise au droit des halles de l'Éléphant, sa fantasmago-

rie des Hérons et ses autres créations, attend nos deux voyageurs. Un regard sur la gauche fait sursauter Damayanti impressionnée par l'immense pont Transbordeur.

- Il est encore plus joli vu d'en bas !

Sa nacelle suspendue à l'arche monumentale se déplace rapidement au raz de l'eau avec ses véhicules légers, ses deux roues et ses piétons, séparés comme sur les bacs de Basse Indre.

- Oui tu as raison, ajoute Jipy, mais en plus, comme la décision de le construire n'était pas facile à prendre, ils ont trouvé une idée astucieuse en séparant les deux fonctions. La partie nacelle considérée comme une voirie, telle une route départementale est de la responsabilité de la Métropole et l'Arche "Yves Le Hénan" se retrouve gérée comme une activité commerciale. Pour la petite histoire, un ami m'a raconté que la société civile immobilière ainsi constituée a fait graver sur les contre marches des escaliers les noms des généreux donateurs de fonds privés et les porteurs du projet des "Transbordés" !

Ce "tramway nommé Désir" n'est pas celui de Tennessee Williams ou celui du film d'Elia Kazan qui déambule dans le French Quarter de la Nouvelle Orléans mais celui de l'espoir des nantais qui ont vu se transformer leur ville et reprendre son essor mythique de Venise de l'Ouest. Des liens ont été tissés avec les autres continents et la Loire devenue l'image d'une main tendue vers d'autres cultures.

La vaste consultation lancée il y a dix ans et les choix judicieux retenus ont permis de "conjuré" la réputation de cette ville prisonnière de son trafic du 18^e siècle. Le brassage des

civilisations a redonné ses lettres de noblesse à cette ville lumière.

Son vecteur symbolique, le Belem, se détache à quai tout comme son pendant la nouvelle École Nationale Supérieure Maritime (ENSM) qui forme, pour beaucoup de pays, l'élite des officiers de marine marchande. En effet, la Loire insiste et signe ; sa vocation fluviale et maritime ne saurait perdurer sans créer une synergie autour de la formation, la construction et enfin l'usage que l'on peut en faire. Aussi bien les paquebots, les gabarres, les chalands, le nautisme puis ses rives aména-

gées ne font qu'embellir ce fleuve momentanément délaissé. La Loire, la belle endormie devenue bienfaitrice d'une activité choisie et réfléchie mais aussi phare de l'humanisme. La Loire embellit lorsqu'elle rassemble et Nantes rayonne lorsqu'elle se tourne vers ses nombreux parrainages.

Nos deux compagnons sont enfin arrivés à bon port et peuvent désormais poser leurs valises.

Souvent l'on va chercher très loin ce que l'on peut trouver autour de soi, mais ici ou là, le sel de la vie c'est qu'il faut toujours chercher.

"L'avenir s'ouvre à ceux qui le veulent. Lorsqu'une vague meurt et se retire, ce n'est pas triste ; on sait qu'une autre se forme au large. Favet Neptunus Eunti!"⁽⁴⁾.

(1) *Noms d'emprunts !*

(2) *Méthode d'apprentissage précoce par le jeu des langues étrangères généralisée en 2020 à toutes les écoles*

(3) *Editorialiste de Hara-Kiri, ancêtre de Charlie Hebdo*

(4) *Jean-Marc Ayrault - Les présidentielles en questions - Janvier 1995*

A propos du débat

Franck Barrau : Vers la (re) découverte d'une culture commune ? / **31**

Manoel Dialinas :

Pollution de la Loire : un sujet trop peu abordé / **33**

Le monde est-il binaire ? / **35**

André Herbreteau : Le débat - La forme et le fond - Rôle du Conseil / **37**

Yves Lainé :

Une autre manière d'appréhender le socle du débat / **39**

Le grand débat sur la Loire après trois mois / **43**

Ségolène Pujos : Entre Loire et Garonne / **45**

Franck Barrau

Nantes, la Loire et nous...

Vers la (re)découverte d'une culture commune ?



barrau.franck@numericable.fr

Le Grand Débat est lancé... Alors, vive le débat ! Depuis quelques semaines, en effet, la Loire est l'objet de tous les intérêts à grand renfort d'affiches, calicots et autres sites internet ou pages Facebook. Les (bonnes ?) questions sont posées dans l'espace public en lettres noires sur fond jaune. On y parle de guinguettes, de ski nautique et de pont à transbordeur... tout cela dans le même panier (les pêcheurs de Loire diraient dans la même bosselle) mais avec un point d'interrogation car il s'agit d'annoncer que le débat est ouvert, très ouvert et que toutes les questions –même les moins écolo-compatibles (ski nautique !)- ont le droit d'être exprimées puisqu'il s'agit d'un "grand" débat, comme l'on dirait d'un "grand déballage".

Et l'on voit les milieux concernés (au moins ceux-là) s'animer et tenter de comprendre comment tout cela s'organise. Qui fait quoi ? A qui doit-on s'adresser ? Comment être assuré de pouvoir se faire entendre ? Les cahiers d'acteurs se remplissent et les premières auditions publiques sont annoncées... En ce sens, c'est déjà une réussite.

Mais, devant ce dispositif impressionnant, certains restent cependant perplexes. Sans remettre en cause le bien-fondé d'une telle initiative –les "passionnés" attendaient depuis si longtemps que l'on parle de la Loire

urbaine, de la place du fleuve comme espace public au cœur de la ville...- l'on peut néanmoins s'interroger sur le sens que l'on pourrait donner à ce débat public organisé à l'échelle de toute l'agglomération nantaise.

A priori, l'objectif affirmé du débat est de nourrir la réflexion des élu-e-s communautaires qui ramasseront les copies à la fin de l'année scolaire 2014-2015 pour des décisions d'aménagements futurs dont... les fameux franchissements du fleuve. D'ailleurs, avec un peu de chance – et quelques moyens...- on peut espérer que les décisions politiques relatives à la Loire ne se limiteront pas à choisir entre un tunnel, l'élargissement du pont Anne-de-Bretagne et d'autres ouvrages d'art pour rouler dare-dare...

Mais si l'objectif à moyen terme est identifié, le débat Nantes, la Loire et nous peut-il avoir un sens citoyen plus profond encore ? Au-delà du libre débat, qui est la base de toute démocratie, au-delà des intérêts particuliers et/ou collectifs qui vont légitimement s'exprimer, quel est l'enjeu d'un tel dispositif ? Un dispositif qui, pour des raisons d'organisation, est obligé de séquencer les thèmes entre les questions des pratiques et des usages du fleuve, la dimension économique, écologique (et sociale ?), l'attractivité et la qualité ur-

baine, sans oublier le chapitre de la mobilité et des franchissements.

Ce découpage est inhérent à ce type de consultation pour un sujet aussi large que le fleuve au niveau de la zone d'évitage à la pointe des Antilles... Mais l'on voit bien, d'ores et déjà, la nécessité qu'il y aura, à un moment donné, à agir pour que toutes ces questions soient replacées dans un contexte global et soient mises en perspective. Un contexte qui, dans toutes ses dimensions historique, géographique, sociale et économique, dépasse largement le cadre de l'agglomération nantaise et une mise en perspective qui doit servir à imaginer notre avenir commun, au moins au niveau de l'estuaire.

Or, si la Loire n'a jamais cessé de couler au cœur de la ville, elle est devenue une étrangère pour nombre de nos concitoyens : objet méconnu et étrange que l'on tient à distance, que l'on franchit avec tant de difficultés, dont on ne peut guère s'approcher, auquel s'accrochent tant de rumeurs et d'ombres aussi mouvantes que ses eaux turbides... Comment en est-on arrivé là ? Il serait trop long d'analyser ici les raisons de cette altérité du fleuve par rapport à la collectivité humaine qui vit ici, au nord comme au sud de ses rives, mais le constat n'est pas nouveau : depuis longtemps déjà (peut-

être depuis l'apparition des transports automobiles terrestres), la Loire n'est pas considérée comme une chance mais comme une contrainte. Cela, dans une vision manichéenne (et mécanique) des choses. Pourtant, l'histoire nous apprend que c'est en dépassant la contrainte que Nantes s'est créée. Autour d'une ligne de ponts qui a pris appui sur les îles de "l'archipel de Nantes" devenu aujourd'hui l'île de Nantes, première ligne de ponts qui fut le seul point de passage à sec du nord au sud durant près d'un millénaire... Nous n'allons pas nous lancer ici dans un cours d'histoire mais ce simple rappel nous prouve que nous avons besoin de la connaissance. Connaissance de l'histoire comme des faits contemporains, dans tous les do-

maines concernés. Un débat comme celui qui s'ouvre doit permettre d'y accéder plus facilement.

Mais la connaissance n'est pas tout. Il faut aussi appréhender de manière sensible le rapport du fleuve et de la ville. Cela ne se décrète pas, cela se désire. Cependant, tout doit être fait pour permettre au plus grand nombre de découvrir Nantes depuis la Loire, depuis ses berges ou - mieux encore - sur l'eau. Il faut faciliter l'inversion du point de vue : non plus seulement le regard des citadins sur la "rivière de Loire", comme l'on disait au XVIII^e siècle, mais le regard que l'on porte sur la cité depuis le fleuve. Et, à défaut de pouvoir généraliser cette expérience sensible à tous les habitants de la métropole, il conviendrait de se saisir de tous les

vecteurs qui permettent la transmission des savoirs et des émotions.

Car c'est de culture dont il est question. D'une culture qui se nourrit de connaissances multiples comme d'émotions sensibles. D'une culture commune à toutes celles et à tous ceux qui s'intéressent au territoire concerné et à ses relations avec le reste du monde. D'une culture que le débat Nantes, la Loire et nous devrait permettre de (re)découvrir et de partager avec toutes les personnes intéressées, d'ici et d'ailleurs. Le sens profond d'un débat citoyen ?

19 novembre 2014

Manoel Dialinas

Nantes, la Loire et nous...

Pollution de la Loire : un sujet trop peu abordé ?

manoel.dialinas@laposte.net

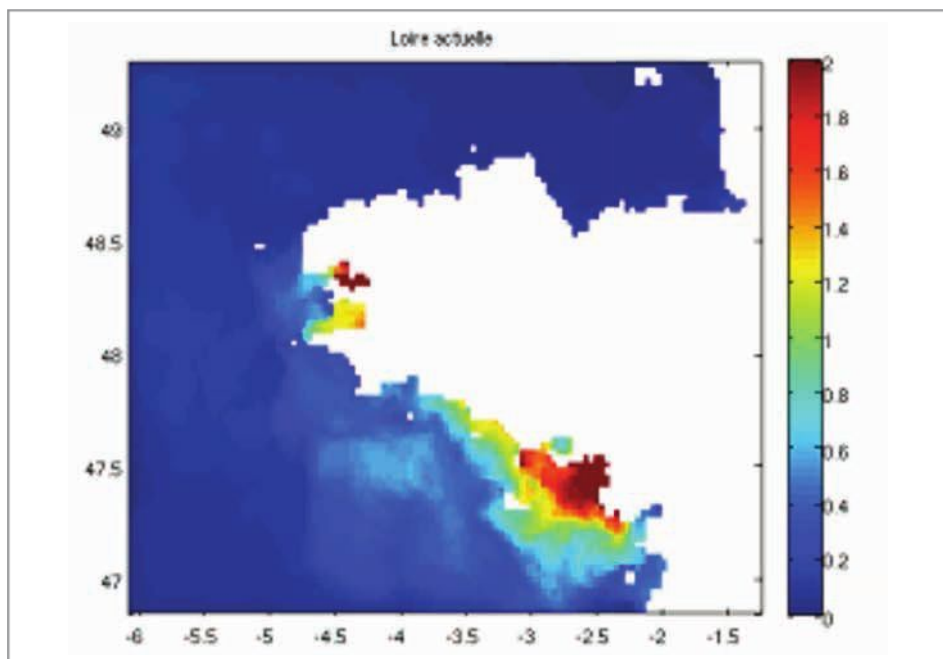


La Loire est le fleuve le plus long de France (1 020 km). Son bassin occupe 20 % du territoire français. De Saint Etienne et Clermont Ferrand à Nantes et Saint Nazaire, 14 villes de plus de 100 000 habitants sont situées sur la Loire et ses affluents : avec leurs agglomérations, cela représente environ 5 millions d'habitants, et la population totale vivant sur le bassin de la Loire et de ses affluents est d'environ 8 millions d'habitants, soit autour de 12 % de la population française. Le bassin de la Loire ne représente donc pas une zone fortement urbanisée, ni une zone fortement industrialisée contrairement à celui de la Seine et du Rhône. Par contre, les zones agricoles du bassin de la Loire et de ses affluents représentent plus de 25 % du territoire français et la Loire "collecte" toutes les pollutions de son bassin hydrographique pour la concentrer dans sa partie aval et jusqu'au-delà de son estuaire.

Beaucoup de sujets ont été abordés sur la Loire et sur sa protection. Les médias et associations évoquent souvent les rejets industriels, le risque de contamination radioactive des eaux en cas d'accident nucléaire majeur, la protection des saumons et des anguilles, le risque d'inondation, les remontées de sel, le caractère sauvage de la Loire à préserver, mais quid des conséquences sanitaires

sur la population de la pollution chimique de la Loire ? S'il faut protéger l'environnement, c'est d'abord pour protéger l'Homme. Mais protéger l'environnement en oubliant de protéger l'Homme n'aurait pas de sens. Si tout le Monde a encore à l'esprit la catastrophe de l'Erika et l'accident survenu en raffinerie de Donges, la pollution chimique apparaît plutôt rarement au niveau des préoccupations des associations de défense et des médias. Contrairement aux pollutions "visuelles", elle n'est généralement pas visible, et pourtant elle existe. Un cours d'eau peut être beau et paraître sauvage tout en étant pollué et dangereux. Ainsi depuis plusieurs années, les

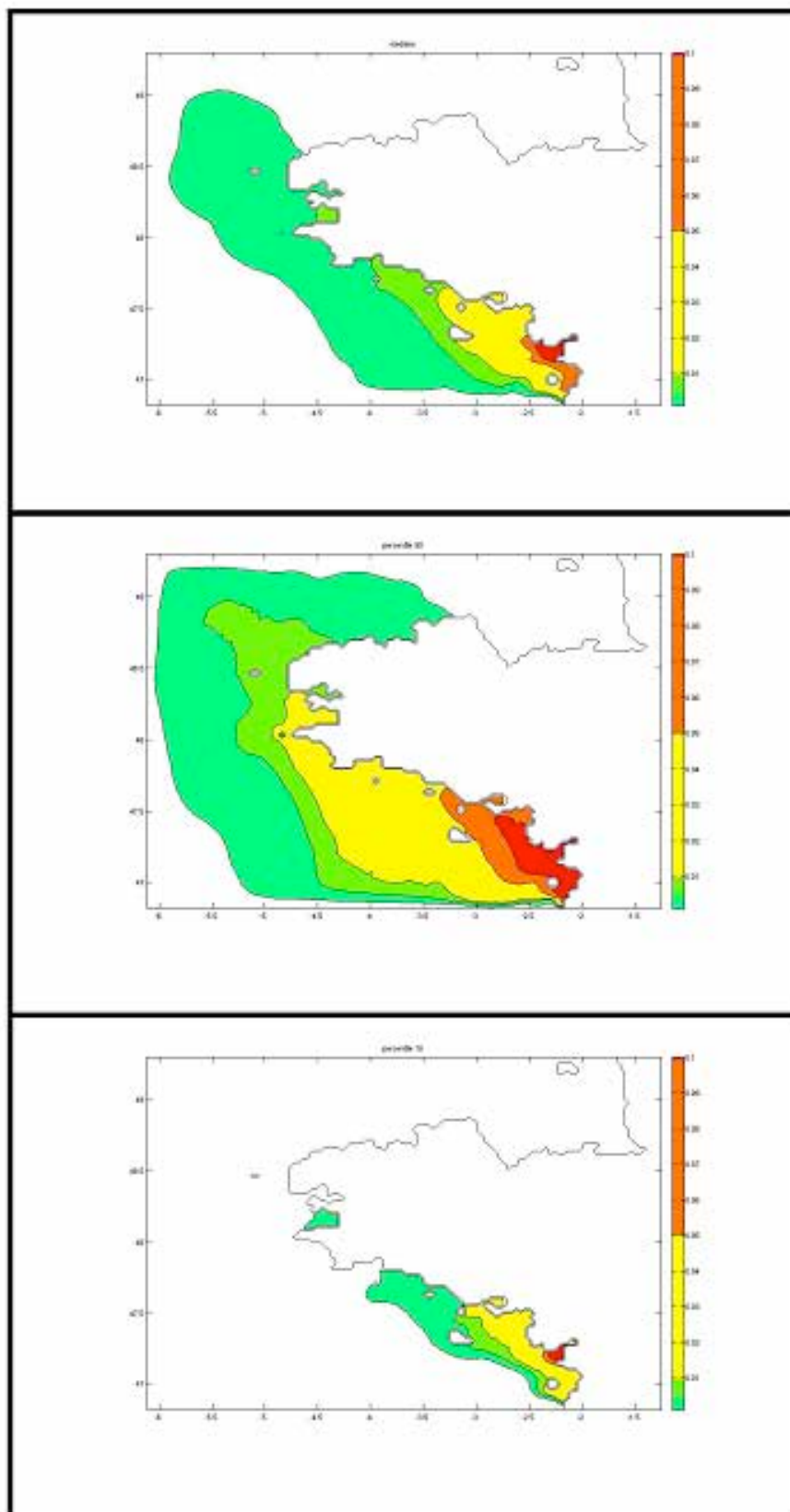
algues vertes ont fait leur apparition dans la baie de La Baule. Leur présence témoigne, d'un déséquilibre, d'une pollution aux nitrates d'origine agricole. Leur dernière apparition date d'octobre 2014. Cette pollution ne peut venir que de la Loire, pas des rivières bretonnes comme le montre l'image (eutrophisation des eaux, source Ifremer) ci-dessous : les courants en provenance du sud rabattent sur le versant sud de la Bretagne la pollution issue de la Loire. Cette pollution aux nitrates est généralement accompagnée d'une pollution aux phosphates et aux produits phytosanitaires utilisés dans l'agriculture intensive.



En supposant (ce qui reste à prouver) qu'il n'y a aucun impact sur la santé des populations riveraines de la Loire et de ses affluents (qui généralement boivent l'eau de la Loire), il y a l'impact économique et social : que deviendrait le tourisme dans notre région si les côtes de l'île d'Yeu à Quiberon étaient régulièrement souillées en pleine saison estivale par les algues vertes générées par la pollution de la Loire ? Quelque soit son débit, la Loire a une influence significative sur la pollution de la zone côtière bretonne, principalement la zone sud de la Bretagne qui s'étend de l'estuaire de la Loire aux Glénan. En période d'étiage de la Loire, son panache s'étend jusqu'aux Glénan et peut atteindre la baie de Douarnenez (apports dilués entre 200 et 1000 fois). Pour un débit moyen, l'influence de la Loire s'étend jusqu'aux abers finistériens et jusqu'en rade de Brest (apports dilués entre 100 et 200 fois), avec une dilution de 20 à 100 fois en baie de Douarnenez. En période de crue, l'influence de la Loire s'étend jusqu'à la baie de Lannion (apports dilués entre 200 et 1000 fois) et est significative en mer d'Iroise.

Ces images (source Ifremer) montrent la zone d'influence de la pollution de la Loire en débit moyen (haut), crue (milieu) et été (bas).

Les simulations indiquent qu'une diminution de 50 % de la pollution de la Loire n'entraînerait pas une diminution importante des algues vertes, dans la zone de l'estuaire de la Loire : il faudrait réduire beaucoup plus. Par contre, une réduction de 50 % de la pollution de la Loire aurait un impact significatif jusqu'en mer d'Iroise et baie de Douarnenez : l'agriculture bretonne n'est pas seule en cause dans l'apparition des algues vertes sur la cote bretonne !



5 décembre 2014

Manoel Dialinas

Nantes, la Loire et nous... **Le monde est-il binaire ?**

Lors des deux premières séances du grand débat sur Nantes la Loire et nous, La Loire des pratiques et des usages du 4 décembre et La Loire espace économique espace écologique du 11 décembre, les deux principaux intervenants ont présenté la problématique port de Nantes d'une manière plutôt binaire.

En simplifiant ces deux interventions, le port fait partie du passé, un passé glorieux comme premier port maritime de France au 18^e siècle, mais pour l'avenir pas de place pour un port à Nantes ; un port au fond d'un estuaire n'a pas d'intérêt économique. Il a été question du port de Nantes, de l'estuaire, mais pratiquement pas des activités sur la Loire en amont de Nantes, importantes jusqu'au début du 20^e siècle, sans que cela ait nui aux saumons, anguilles et aux angéliques.

Les deux exposés ne laissaient pas de place à l'ensemble des usages de la Loire : pas d'évocation de l'utilisation de la Loire pour le transport des personnes (alors que le navibus est un succès), pas de suggestion de nouveaux bacs (alors que les files d'attente s'allongent), pas d'évocation de développement des activités nautiques (alors que celles-ci ont besoin d'espaces sur les berges, espaces souvent propriété du port ou des collectivités territoriales), pas de suggestion d'utilisation de la Loire

pour le transport des marchandises entre St Nazaire et Angers, pas de mention de croisières touristiques fluviales, pas d'évocation de la pêche professionnelle sur la Loire, enfin aucune évocation du potentiel énergétique de la Loire alors que de nouvelles techniques sont apparues permettant de le valoriser (hydroliennes), thèmes évoqués par d'autres intervenants.

C'est ce que l'on peut appeler une vision binaire : entre premier port de France et rien du tout il n'y aurait donc pas d'intermédiaires, pas de nuances ? C'est une vision en noir et blanc du Monde, alors que le Monde réel présente une infinité de gris, sinon une infinité de couleurs. Serait-ce l'influence de la révolution numérique où tout se ramène à des 0 et des 1 ? Ou bien une propension de la société française à se complaire dans le pour ou contre, le oui ou non, par exemple Nantes en Bretagne ou hors de Bretagne, pour ou contre les gaz de schiste, pour ou contre les OGM, pour ou contre l'Ecotaxe, pour ou contre le travail le dimanche : n'y a-t-il pas de solutions de bon sens et de compromis dans l'intérêt du plus grand nombre ?

Pour en revenir au port de Nantes, oui les super porte-conteneurs de plus de 350 m de long et de 12 m de tirant d'eau ne viendront jamais à Nantes, oui les pétroliers et métha-

niers n'ont pas leur place à Nantes, oui les grands paquebots de croisière de 300 m de long ne feront pas escale à Nantes, oui le quai de la Fosse ne verra plus les cargos faire escale, oui on ne fabriquera plus de grands navires à Nantes. Mais le trafic maritime n'est pas fait que de navires de 300 m de long desservant des continents, et la vie d'un estuaire ne se résume pas à celle d'un port. Pour vivre, pour lutter contre le chômage, une agglomération de plus de 600 000 habitants a besoin d'être desservie par un réseau de communications dense et diversifié, et dans cet esprit la Loire ne doit pas être considérée seulement comme un obstacle à franchir, ou un paysage à contempler, mais aussi comme un moyen de communications.

L'industrie locale de la région ne peut être compétitive si les coûts de transport pour amener les matières premières ou exporter les produits finis sont élevés. Pour une marchandise à transporter de Nantes en Chine, le transport routier de Nantes au Havre coûte aussi cher que le transport maritime du Havre à Shanghai (cas vécu par l'auteur). Beaucoup d'entreprises de la métropole nantaise doivent envoyer, ou faire venir leurs conteneurs par la route du Havre, Rotterdam, ou Anvers, faute d'une desserte locale par porte-conteneurs, cela entraîne un

surcoût pour leurs produits : vous avez dit perte de compétitivité ?

Or dans tous les ports européens, grands et petits, existe un trafic de cabotage de conteneurs (feeder, éclatement), avec des cargos de petites dimensions (environ 100 m de long) pour approvisionner ou décharger les conteneurs dans les grands ports comme Anvers, Rotterdam, Londres, Hambourg. Ce cabotage se développe aussi avec des navires fluvio-maritimes, navires de mer adaptés à la navigation intérieure pour aller jusqu'à Cologne, Liège, Lyon, Paris. Par exemple, c'est le même navire qui, après avoir chargé une cargaison à Tunis, se présente au déchargement au port de Villefranche-sur Saône, cela réduit les coûts de la manutention et les frais annexes, donc le coût total du transport.

Ce type de trafic n'existe pas en Pays de la Loire, alors que les entreprises du Choletais et du pays d'Ancenis profiteraient d'un petit port fluvio-maritime à Ancenis. Nantes a tout à gagner que des conteneurs soient directement débarqués au cœur de l'agglomération, soit par des barges qui déchargeraient les porte-conteneurs à Montoir, soit par de petits caboteurs les acheminant depuis les grands ports à conteneurs euro-

péens : les entreprises de logistique en ont exprimé le besoin.

La France s'est lancée dans le tout routier, au détriment du ferroviaire, du maritime et du fluvial : vision binaire du transport. Pas de cabotage le long de ses côtes, faible utilisation des fleuves et canaux, un transport ferroviaire de fret en baisse continue depuis plusieurs dizaines d'années, un ferroutage qui ne décolle pas, un mer-routage balbutiant, et un transport routier démesurément présent et saturé.

Dans le domaine énergétique, même vision binaire, la problématique se résume en tout nucléaire ou zéro nucléaire, alors que le seul avenir possible est un "bouquet d'énergies" le plus diversifié possible pour faire jouer les complémentarités.

Quelques voix semblent découvrir qu'il faut draguer la Loire et que le coût en serait excessif, donc il faudrait arrêter le dragage de la Loire et abandonner les activités maritimes à Nantes : curieuse conclusion (binaire) ! Tous les ports du Monde doivent être dragués, même les ports qui ne sont pas au fond d'un estuaire, par exemple celui de La Rochelle ou celui de Marseille. Que deviendraient les ports d'Anvers, de Rouen, de Londres et d'Hambourg s'ils n'étaient plus dragués ? Le dra-

gage fait partie de l'entretien des ouvrages, comme il faut entretenir un jardin, la toiture d'une maison, des digues (se rappeler les digues non entretenues de la Faute sur Mer), les haies et les chemins en campagne, les routes et autoroutes, les forêts, les façades des bâtiments, une vigne, etc. Que deviendraient les chemins de randonnée s'ils n'étaient pas entretenus ? Combien de temps durerait une voiture si elle n'était pas entretenue ? Les ports, les estuaires n'échappent pas à cette règle, plutôt que de penser des solutions en tout ou rien, ne faudrait-il pas envisager l'entretien, les activités d'un port pour qu'ils ne portent pas atteinte à l'environnement et aux populations qui vivent dans cet environnement ?

Discours prononcé par Mme Tabarly lors des funérailles d'Eric Tabarly (né à Nantes) : *"Mon Mari n'aimait pas que les Français ne voient en la mer que des plages pour s'amuser et du poisson à manger. Et aussi, des bateaux pour s'amuser."*

18 décembre 2014

André Herbreteau

Nantes, la Loire et nous...

Le débat - La forme et le fond - Rôle du Conseil



andreherbreteau@orange.fr

Quasiment un an avant les élections municipales de mars 2014, le Conseil de développement avait été saisi par Nantes Métropole pour émettre des propositions sur l'organisation et la méthode d'un débat public, portant sur les franchissements de la Loire, en relation avec le nouveau cœur urbain de la métropole nantaise.

Cela a donné lieu à un travail assez considérable de la part de notre instance (séances de travail, auditions d'experts, remise de nombreuses contributions...).

L'ensemble de ce travail a été concrétisé par la production d'un rapport intermédiaire (automne dernier) puis d'un rapport définitif remis, comme la demande nous en avait été faite, à l'issue de la consultation électorale municipale du printemps. L'importance et la qualité du travail de notre instance, remarquablement mis en forme par l'équipe du Conseil de développement (synthèse, exhaustivité, fidélité, présentation) ont, me semble-t-il, été reconnus par les nouveaux élus de la communauté urbaine, et notamment de sa Présidente.

On n'est jamais mieux servi que par soi-même, et nous pouvons ajouter nos propres félicitations à la reconnaissance venue de l'extérieur, pour avoir ainsi montré que notre instance consultative, même au travers d'une

tâche sortant de l'ordinaire pour elle, avait, une fois de plus, joué son rôle et servi à quelque chose.

La période qui a suivi l'installation des nouveaux élus communautaires a été marquée par un changement de l'objet même du débat public.

Recentré sur la Loire elle-même, il a en même temps été étendu à quatre grandes thématiques relatives au fleuve, et non plus au seul aspect -déjà très vaste- des franchissements de ce dernier dans le nouveau cœur métropolitain.

Reconnaissons au passage que tout au long de notre travail, nombre d'entre nous -et peut-être moi le premier- ont eu tendance à dériver fréquemment de la discussion sur la méthode pour en venir au fond du dossier, tant le sujet des franchissements était lui-même sensible et propice à l'expression de nos propres avis, divers et variés.

Est-ce un bien, est-ce un mal que cette modification apportée à l'objet du débat public ?

La décision prise à cet effet ressort logiquement et de façon naturelle du rôle des élus qui, pour autant, n'ont aucunement remis en cause la plupart des propositions formulées sur la méthode et l'organisation du débat.

Mobilité et franchissements continuent de constituer une part importante de l'objet de ce débat. Et puis,

les autres thématiques venues élargir l'objet du débat réjouiront sans doute d'autres passionnés de projets, grands ou petits, mais ayant un point commun, la Loire.

Néanmoins, cet élargissement ne représente-t-il pas un risque, en cette période de "vaches maigres" loin, vraisemblablement d'être terminée, pour la concrétisation, à court, moyen ou long terme, des décisions de réalisation qui seront prises au vu du rapport remis par la commission du débat venant d'être mise en place ?

L'avenir nous le dira.

En tout cas, la nomination, au sein de cette commission, du Président du Conseil de développement, est, à la fois, une reconnaissance de notre instance et, n'en doutons pas, l'assurance de la continuation de notre rôle de "conseil" pour la suite des événements sur ce sujet, d'évidence primordial pour le développement de la métropole.

25 septembre 2014

Yves Lainé

Nantes, la Loire et nous...

Une autre manière d'appréhender le socle du débat : identifier les espaces et proposer des concours !

laineyves@gmail.com



"...de diviser chacune des difficultés que j'examinerais en autant de parcelles qu'il se pourrait et qu'il serait requis pour les mieux résoudre"

*Discours de la méthode, 1637,
loi n° 2, René Descartes*

À partir de cet automne, comme l'a promis la Maire de Nantes et Présidente de Nantes métropole Johanna Rolland, s'ouvrira le grand débat sur la Loire. Les mots sont clairs et nouveaux : "C'est un immense potentiel

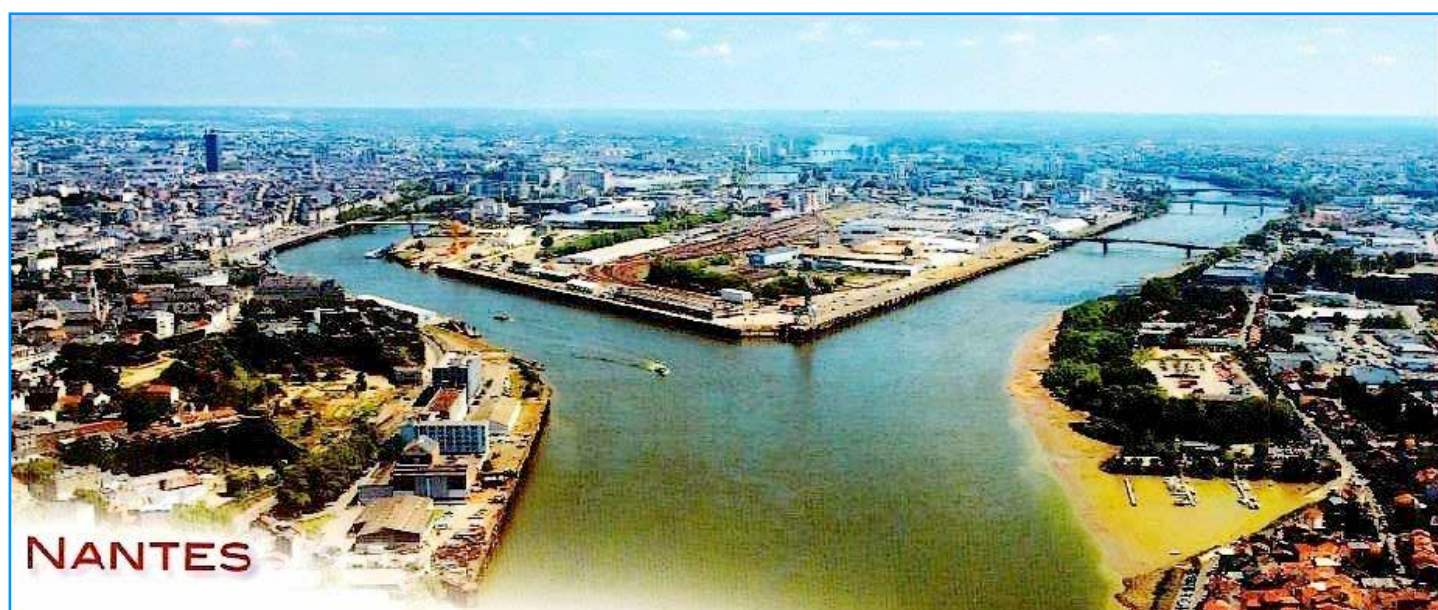
de 200 hectares offert à l'agglomération ; la réflexion intégrera quatre thèmes : la Loire des pratiques et des usages hérités de l'histoire du fleuve et de sa vocation maritime ; la Loire espace économique et écologique ; la Loire lieu de mobilité et de franchissements ; enfin, la Loire cœur métropolitain et lieu d'activité".

Belle feuille de route. Il est aussi précisé, dans le discours de la Maire, qu'octobre sera réservé à la diffusion d'un document socle, et qu'ensuite,

de novembre à janvier 2015, les expressions multiples pourront se faire entendre. Je ne souhaite pas attendre, car ce que j'ai à dire fait -je pense- déjà partie du socle.

Aujourd'hui, la feuille d'écriture est quasi blanche, ou plutôt bleu-vert, comme l'indique cette carte postale (Cl. Joncheray) que je suis tenté de dater entre 1995 et 2000.

Vingt ans plus tard, la situation n'a que peu très peu évolué : devant nous, l'Ile de Nantes aval a été dé-



barrassée de la plupart de ses friches industrielles ; le Hall des Machines, le Carrousel des Mondes marins, et quelques immeubles du Quartier de la Création seraient à peine visibles aux alentours de la grue jaune. Cet angle de vue, que

délimite la partie supposée encore navigable du fleuve (Pont Anne de Bretagne et des Trois Continents), est intéressant. Surtout parce que je souhaite poser une simple question : Sur ce document, si l'on voulait exprimer le linéaire de rives et leur ar-

rière-plan en sites séparés, susceptibles d'être dotés chacun d'une identité pouvant correspondre à un projet : où les situer ?

Ma réponse est la suivante : je recense cinq rives, ou quais, et cinq sites terrestres en arrière-plan :



Cp cliché Joncheray

1. Le quai de la Fosse, espace emblématique, du quai aux immeubles historiques, son ponton "Belem", son "Maillé Brézé", son fantôme du pont à transbordeur, ses encombrements
2. Le quai des Antilles et l'espace des Machines, Nantilus, le Carrousel, le Hangar à bananes, les Slipways
3. Le quai Saint-Louis et ses arrière-plans ; la carrière de Misery (friche de la Meuse), le quartier Sainte-Anne
4. Le quai Président-Wilson et son arrière-plan : nouveau parc et immeubles projet SAMOA
5. Trentemoult ; son port de plaisance et son village de cap-hor-niers

J'ajoute la Zone d'évitage (cercle bleu), invisible car submergée, mais dont le rôle est capital : unique lieu

de rotation des grands navires fréquentant le port (dont Cheviré, Roche Maurice jusqu'à 225 m) ; cette zone pourrait être remise en cause si les grandes unités ne montaient plus à Nantes, ou si, au contraire, pour rentabiliser les coûts de dragage, on mutualisait l'entretien de la zone d'évitage des grands navires confondu dans sa partie Nord avec la souille du quai Saint-Louis pour les futures escales des grands paquebots.

On peut ainsi identifier 5 sites de projets riverains possibles :

Le n° 1, Quai de la Fosse et Ernest-Renaud, emblématique, cher aux Nantais, ne bénéficie ni de vision ni de projet.

Le n° 2 est seul avancé, dans un concept ludique, patrimonial, et a été

l'objet d'un plan immobilier concerté. Fruit des propositions de l'équipe Chémétoff, il a bénéficié des idées novatrices de F. Delarozière et P. Orefice avec le succès et aux coûts que l'on sait.

Le n° 3 n'a jamais fait l'objet d'un débat. Il a seulement bénéficié d'un "diagnostic sensible du paysage" produit en juin 2013 par l'Atelier citoyen de Nantes métropole dans le cadre du Bas-Chantenay. Quelques architectes y ont également porté une réflexion, notamment sur l'aspect escale de navires de croisière. L'association des Transbordés s'est emparée de ce projet pour proposer le concept d'un port Jules-Verne qui intégrerait quatre volets : un quai de croisières rénové ; un espace de vulgarisation scientifique et ludique Vernien, intitulé Vernoscope ; un es-

pace appelé Audubon (grande volière et botanique). Voir les documents publiés au Conseil de Développement à partir de 2011.

Le n° 4 n'a jamais fait l'objet d'un débat, à Nantes Métropole, à ceci près que l'équipe Smets/Uaps, qui travaille avec la SAMOA sur les projets de l'Île de Nantes, a prévu dans ce site, à terme, en arrière-plan, un parc urbain et un zonage immobilier, mais rien pour les rives. Pour le grand port maritime, après avoir été, sans aucun investissement ni succès, affecté aux navires de croisière, ces quais semblent aujourd'hui "en attente de déclassement".

Le n° 5 n'a pas non plus fait l'objet d'un débat.

Or, ces cinq zones, au minimum, sont forcément entrées dans la préoccupation de Johanna Rolland, lorsqu'elle a proposé le débat.

L'aspect économique des choses

En matière de projets globaux, j'ai l'habitude de prendre mes informations dans les revues officielles que sont Nantes Métropole, Nantes Passion, la revue de la SAMOA "Transformations", ou encore dans la grande presse.

Les sites 1, 4 et 5 n'y sont évoqués que pour dire que le Grand Port Maritime ne s'y intéresse pas, car non rentables dans sa logique, mais qu'il ne refuse pas une réflexion commune...

On a un peu parlé de l'espace 3 pour saluer des concours d'architectes -Immeuble cap 44- et la prise en mains de Chantenay par un Cabinet Reichen dont on sait peu de choses et qui ne communique sur rien. Récemment aussi, on a appris que la "salle à tracer" des anciens Chantiers

Dubigeon pourrait revivre grâce au cabinet d'architectes AIA qui s'y installerait.

Finalement, l'essentiel de la communication porte sur la Prairie-au-Duc et l'Île Sainte-Anne pour y saluer le développement du tourisme qu'on y observe (dont le Voyage à Nantes), ou l'agenda des réalisations immobilières qui s'étaleront jusqu'en 2025. C'est aussi sur ce site que sont organisées les rares manifestations nautiques (ex : Solidaire du chocolat).

Mais celui qui chercherait à deviner un plan global ou partiel en serait pour ses frais. Il est clair que des engagements financiers pour tous les espaces ne seront pas pris au cours de cette mandature. Cela ne devrait pourtant pas empêcher le débat, puisqu'il est promis. Or, Johanna Rolland l'a bien dit : La Loire sera bien au cœur de la mandature qui vient de s'ouvrir. Et le débat devrait être lancé le 7 octobre, à l'occasion de l'Assemblée plénière du Conseil de Développement, en présence de Mme le Maire.

En prévision de ce jour-là, et ne prenant en compte que le seul volet "planification des espaces", c'est-à-dire non pas celui des franchiseements, je souhaite faire une proposition pour chacun des sites que j'ai a priori délimités.

Lancer un concours d'idées sur chacun de ces espaces

Le problème, avec les concours d'idées, c'est qu'ils sont souvent confiés à des cabinets d'urbanistes, d'architectes ou d'ingénieurs, rarement à des gestionnaires ou à des économistes, et encore moins à des indigènes.

Dans le projet de port Jules-Verne, nous avons tenté de répondre à un souci économique global plus qu'à

la satisfaction d'un "mix" d'habitants des futurs logements.

Soit :

- Le respect des valeurs et de la vocation maritime et fluviale de la ville. Poste spécialisé croisières
- La notion d'attractivité, notamment internationale (Vernoscope)
- Le respect des valeurs écologiques (espace Audubon, prolongement du parc Oblates de la Biodiversité)
- L'équilibre économique de l'ensemble
- L'aspect "pôle d'un nouveau quartier".

Le cahier des charges

Les projets soumis devraient, à mon sens, répondre aux cinq "valeurs" décrites plus haut et jugées à cette aune-là, dans cinq projets pour cinq sites, autour des thèmes décrits par Johanna Rolland. Le choix de chaque projet gagnant devrait inclure la valeur intrinsèque du dossier, mais aussi les complémentarités et la non concurrence frontale avec les 4 autres.

10 septembre 2014

Yves Lainé

Nantes, la Loire et nous...

Le grand débat sur la Loire après trois mois...

*Des thèmes, des idées, des contradictions, une insuffisance provisoire (?)
sur le thème des franchissements, des questions...*

Avec l'édition, il y a trois mois, d'un important document dit "le Socle", le grand débat a été officiellement ouvert le 17 octobre 2014. L'installation d'un site internet, outil privilégié du dialogue public et citoyen a permis d'enregistrer des contributions pour chacun des thèmes avant la fin du même mois. Quant au premier "cahier d'acteur", sa publication a été mise en ligne début novembre et 16 contributions ont suivi jusqu'à la fin de l'année. Nous n'avons pas connaissance de cahiers d'acteurs publiés en 2015. Un total de quelque

200 pages ayant été publiées, nous sommes déjà en mesure de nous faire une première idée des préoccupations des intéressés participant aux 4 forums de "thèmes" ou dans "je contribue". Une étude sur les thèmes abordés, les mots-clés utilisés, etc., permet une synthèse lapidaire du ressenti :

1. Tous les thèmes sont abordés dans les forums publics

On trouve bien plus de commentaires sur les "franchissements/mobilité" (115) que sur le thème de "la

Loire, des pratiques et des usages" (80), et beaucoup moins dans "la Loire espace économique et écologique" (38) ou "la Loire, cœur métropolitain et lieu d'attractivité" (32). On peut également lire environ 70 commentaires pertinents en ouvrant l'onglet "je contribue", ce qui porte à un total 335 le nombre total de contributions "spontanées". Cela indique un fort niveau d'intérêt.

2. La liste hiérarchique des mots-clés (occurrences) révèle les d'intérêts comme indiqué ci-dessous :

Transbordeur	94	Croisières, paquebots	32
Franchissement	94	Tunnel	27
Tourisme, touristique	58	Urbanisme	26
Maritime	58	Pont + ferré+ ferroviaire	19
Navibus/roquo/vaporeto	60	Pont Anne de Bretagne	24
Chantenay	44	Saturation	14
Fluvial (fret, transport march)	41	Automobile	16
Ile de Nantes	40	Téléphérique/télesiège	15
Nautisme, plaisance	37	Pont bas - pont fixe - pont classique	10
Tramway/Busway/Chronobus	34	Bac	10
Quai de la Fosse	38	Mode doux/Alternatif	8
Pont de Cheviré	36	Pont levant	8

Attention : mot-clé désigne un intérêt, mais ne veut nécessairement signifier approbation)

Tout bien consolidé, les contributions désignent très clairement un **intérêt majeur pour cinq thèmes principaux qui sont : les franchissements, le transbordeur, le tourisme, les activités maritimes et les navettes fluviales**. Très peu d'intérêt manifesté pour le bac, le pont levant, le pont bas... et même l'automobile.

3. Les 17 cahiers d'acteurs (associatifs, voir site) ne se recouvrent pas avec nos observations précédentes. Alors que l'intérêt public pour les franchissements est majeur, **un seul cahier, celui des Transbordés, propose une solution sur ces questions.**

4. Les diverses conférences, auditions, n'ont pas encore abordé ce sujet des franchissements qui étaient pourtant au départ de l'idée de débat. Mais il est peut-être un peu tôt pour fustiger.

5. On note pour le moins, pour l'instant, une évidente non-concordance entre l'intérêt manifesté et l'expression des acteurs ; Cela pourrait nuire à la crédibilité des travaux. Regroupés, les divers forums situent les attentes avec une relative clairovoyance, **mais on ne voit pas vraiment qui, hormis celui des Transbordés, traite au fond la question des franchissements.** Ceci tient peut-être au fait que, si les flux concernés ont été étudiés avec soin (études MVA/Arcadis), ni les options pour assurer leur fluidité ni des critères de choix face à la protection d'activités maritimes encore latentes, n'ont encore été l'objet, dans le cadre du débat, d'explications ou de présentations publiques comme cela a été le cas pour les manifestations nautiques, la plaisance, etc... alors même que ces études existent à Nantes Métropole. Seul le dossier de la croisière fluviale a été présenté par un opérateur privé (CroisiEurope) peut-être parce

qu'il existe un lancement très prochain de ce mode.

Dans le cadre du grand débat, des "séminaires d'acteurs" ont été prévus entre janvier et avril pour discuter de chacun des 4 thèmes. Cependant, nous avons vu que le thème des franchissements n'est pas en cours d'instruction au niveau des acteurs.

Ceci pourrait peut-être se compenser au cours d'une initiative collective et citoyenne du style de celle qui a été présentée le 14 janvier sur la plaisance et le nautisme. Cette initiative complèterait des auditions publiques dont on ne sait encore rien.

6. Mais il reste à lancer en février trois initiatives collectives sur les franchissements. Quel titre ? Avec qui ? Pour dire quoi ? La déficience du débat sur la question des franchissements est, après 3 mois (il en reste 6), préoccupante. Pas de concordance entre l'intérêt et les propositions, comme on vient de le voir.

Faut-il en conclure à la nécessité qu'une action plus musclée pour faire émerger le thème est nécessaire ?

- Le thème "mobilité, franchissements" fera l'objet de 3 auditions en février, vraisemblablement les jeudi 12, 19 et 26 février. Les intervenants de ces auditions ne sont pas connus. **Il serait utile que les conclusions de l'étude MVA/Arcadis, que tout le monde a déjà oubliées, soient rappelées par une audition de Nantes Métropole avec, en complément, l'exposé des résultats des études complémentaires menées en 2013/2014.**

- On peut espérer qu'un ou plusieurs cahiers d'acteurs verront le jour, notamment sur une traversée ferroviaire entre l'Île de Nantes et Chantenay qui devra bien être, un jour, envisagée, même si c'est à plus long terme...

- Le séminaire d'acteurs sur le thème "mobilité, franchissements" n'est, lui, pas prévu avant avril. Les auditions de février étant sans débat, **ce séminaire sera probablement le seul vrai moment de débats partagés avec des publics engagés ; mais il n'est pas sûr qu'il dispose du socle nécessaire.**

- Une table ronde du Conseil de développement sur le sujet "**Nouveaux Franchissements de Loire à Nantes**" pourrait se tenir en mars, avant le séminaire d'acteurs, mais après les auditions, et pourrait évoquer des questions que le séminaire ne serait pas, faute d'infos, prêt à traiter.

Sous titres :

1. Les faisceaux, les besoins, les études. L'urgence, les délais, les opportunités ?

2. Préserver quels avènements ? Maritime et voie ferrée. Comment ?

3. Pour qui ? Typologie et localisation des futurs usagers ; beaucoup sont encore virtuels (CHU, résidents, tourisme)

- On peut aussi laisser à chaque acteur le soin de faire la publicité de sa solution : le transbordeur, le Tunnel, etc., mais le public qui connaît mal les données d'entrée s'y retrouvera-t-il ?

Conclusion : Il y a lieu, au terme des trois premiers mois, de se montrer inquiets sur le faible avancement du thème "franchissements". Faut-il "laisser aller" le débat en espérant que le séminaire d'acteurs d'avril contiendra tous les éléments d'appréciation ? On peut en douter. Faut-il précipiter les choses et **prendre l'offensive** par un "débat off" du Conseil de développement sur les données d'entrée ? Faut-il **laisser chaque acteur développer séparément sa solution ?**

22 janvier 2015

Ségolène Pujos

Nantes, la Loire et nous...

Entre Loire et Garonne...

segolenepujos@aol.com



Déménager d'une ville à une autre invite inévitablement à comparer les atouts et inconvénients de notre terre d'accueil et à explorer ses forces et faiblesses. Sans rentrer dans la réalisation d'un SWOT⁽¹⁾ abouti, je n'ai pu faire autrement que de me plier à cet exercice presque naturel en arrivant de Bordeaux à Nantes il y a 4 ans.

Bien loin de moi l'idée de signifier que l'une des deux villes est "devant l'autre" : chacune de ces terres d'accueil (je suis bourguignonne d'origine) s'est offerte à moi, avec son histoire, ses contours, ses richesses et ses faiblesses. Néanmoins, je dois avouer qu'arriver à Nantes fut pour moi une vraie source de curiosité : quelle était donc cette ville sur laquelle les Bordelais plaisaient à se mesurer (et pas simplement sur la qualité de leur vin ou de leur football) ?

En arrivant à Nantes, j'ai organisé mon parcours de découverte via des réflexes de vie acquis à Bordeaux et suis partie en quête "des quais". Je précise pour cela que la simple désignation des quais à Bordeaux est extrêmement significative. Depuis 10 ans, ces derniers sont devenus un des fleurons de Bordeaux et je m'étais - comme tous les Bordelais - appropriée ces lieux de balade magiques et renouvelés.

Il faut dire que ces quais se sont ré-

velés aux Bordelais en même temps que "le reste" de la ville, quasiment entièrement réhabilitée et habillée de neuf (à la mode XVIIIe...) et modernisée via l'arrivée d'un tramway flambant neuf (quoique défaillant à ses débuts, en raison d'un nouveau système d'alimentation électrique par le sol).

Du miroir d'eau à la piste cyclable ouverte à tous les engins à roulettes, du jardin perpétuel à la plaine des jeux, des cafés aux magasins d'usine : il y avait 1 000 façons de vivre auprès du fleuve ! Même la rive "d'en face", autrefois industrielle et ouvrière, s'est offerte un beau coup de pub en arguant qu'elle possède la plus belle vue sur les 4,5 km de façades XVIIIe siècle...

A Nantes, empreinte des mêmes réflexes, j'ai longtemps cherché les quais, j'ai parcouru quelques uns des bords de Loire autour de Nantes, dans l'espoir d'y trouver non seulement des lieux de balade, mais également des lieux de partage, de loisirs. Des lieux où on s'arrête, pour le simple plaisir de les contempler, de jouir de la lumière changeante, de regarder les gens y vivre, de prendre une photo...

Je n'ai d'abord trouvé qu'un fleuve posé dans la ville. Où les bateaux de croisière ne s'arrêtent pas. Où les guinguettes ne chantent pas. Où la lumière ne joue pas avec les reflets.

Où sont donc ses gabarres, ses quais encombrés, son activité bourdonnante, ses multiples ponts piétonniers qu'on découvre et imagine en parcourant les salles du Musée de la ville installé dans le Château ? Nantes a eu "sa" Loire pendant des siècles, l'Histoire le montre.

Puis, j'ai découvert autour de l'Erdre une part fluviale encore confidentielle pour la Bordelaise que j'étais. Une pépite naturelle, un écran d'eau, un écrin de verdure au cœur même de la ville. Un lieu de vie. Authentique. Sportif. Où l'Homme n'a pas eu besoin d'intervenir pour lui redonner éclat. J'ai appris à vivre avec l'Erdre et sans la Loire. A m'enthousiasmer pour ces fameuses rencontres de septembre, à vivre les régates des étudiants, à suivre le cours d'eau jusqu'au Parc floral, à y croiser des habitations flottantes... et à n'y croiser personne ! L'Erdre est là, dans la ville. A la fois discrète et présente. A la fois festive et naturelle. A la fois partagée et délaissée. Elle n'a pas d'autre ambition que d'offrir à ceux qui s'en donnent la peine, ses rives, ses cercles nautiques, ses frontières naturelles. Et ce que chacun saura y trouver ou en faire.

Demain, Nantes aura son miroir d'eau. Comme Bordeaux. Ce miroir sera, je l'espère, un lieu d'attraction, de vie, de partage. Un but de promenade, un lieu de rendez-vous... et

un élément d'attractivité et de valorisation de la ville. Ce sera peut-être aussi ce fameux trait d'union qui manque encore dans la ville. Un trait d'union qui permettra de découvrir la ville dans son ensemble et dans sa singularité, et d'y apprécier aussi bien ses grues et son château, son centre-ville et ses parcs, ses immeubles dégingandés et sa tour Bretagne, sa dynamique culturelle et son ambition industrielle, sa part d'imaginaire, d'innovation.

Un trait d'union qui saura peut-être faire le lien entre deux Nantes, celui situé au centre et celui plus isolé sur son Ile. Une ambition forte pour la ville, qui devrait une nouvelle fois lui attirer les regards jaloux de Bordeaux : là aussi, tout reste à faire ! De nombreux éléments de culture commune émergent encore dans cet exercice de comparaison infini entre les deux villes : l'empreinte honteuse mais repentie du passé négrier, la présence d'anciens premiers minis-

tres à la tête de la ville, des événements à rayonnement national tels que la folle journée ou la fête du vin ou du fleuve. L'ambition ici n'est pas de compter les points (comme le fit il n'y a pas si longtemps une célèbre publication locale...). L'Histoire a joué et a dessiné chacune de ces villes. Les Hommes ont fait le reste. Le champ des possibles reste donc infini. Et à explorer.

5 janvier 2015

⁽¹⁾ *Acronyme anglais (Strenghts, Weaknesses, Opportunities, Threats) d'un outil de stratégie d'entreprise. En français : analyse Forces, Faiblesses, Opportunités, Menaces*

Des propositions pour la Loire

ANEF :

Le défi d'une évolution socio-politique pour vivre avec la Loire / **49**

Pour une thalassodémocratie à la nantaise / **53**

Le port urbain : une stratégie de développement urbain durable / **63**

Bretagne Vivante : La reconquête du bon état écologique de l'estuaire de la Loire / **67**

Jean-Claude Charrier : La Loire, mémoire spectacle et tragédies / **71**

Cobaty Nantes Atlantique : La Loire en scène / **73**

Collectif des associations portuaires / **103**

Alain Doaré - Chrystelle Gauthier / La Cale 2 l'île :

Projet d'un observatoire de médiation culturelle et patrimoniale
maritime et fluviale / **105**

Luc Dupont : Au cœur de la ville, la Loire au cœur des Nantais / **109**

Écopôle CPIE Pays de Nantes et du réseau de l'environnement / **113**

GAELA : Jean-Claude Guyard, Marc Moussion :

La Loire en Loire-Atlantique / **119**

GAELA : Jean-Louis Renault, Guy Paichereau :

Pour le renouveau du fluvial sur la Loire / **123**

Chrystelle Gauthier :

Projet de conservatoire du patrimoine industriel et fluvial / **131**

Yves Lainé :

Des franchissements pour le futur ? / **135**

Usages du fleuve : incompatibilité entre ludique/culturel et
économique/portuaire ? / **141**

Jean-Pierre Le Roy : Franchissement aval du fleuve / **143**

Marc Lefebvre : Le fossoyeur du trafic fluvio-maritime / **145**

Jean-Bernard Lugadet : Priorité aux transports publics / **147**

Nexus (Bernard Fourage, Annie Le Gal La Salle) :

Intermodalité Rail / Maritime / **153**

François Prochasson (Coordination Ville-Mer-Fleuve) :

Le transport des marchandises par la voie d'eau / **157**

Jean-Louis Renault : À propos des propositions de la FNAUT / **161**

Table ronde : Le nautisme à Nantes / **163**

Nantes, la Loire et nous...

Le défi d'une évolution socio-politique pour vivre avec la Loire



22 décembre 2014

Le texte figure aussi dans les cahiers d'acteur du débat officiel

Préambule : Cette contribution citoyenne n'a pas pu s'appuyer sur les nombreuses études et analyses commanditées par Nantes métropole, dites accessibles sur le document socle du débat "Nantes, la Loire et nous". Nos multiples demandes, en amont du débat, sont restées sans réponse et nos commentaires peuvent ainsi manquer de précisions techniques. Nous espérons pouvoir consulter ces documents pour le second cahier de l'ANEF⁽¹⁾.

Par ailleurs et pour enrichir la participation, il faudra se mettre d'accord, dès le séminaire d'acteurs du 30 janvier prochain organisé dans le cadre du grand débat public, sur une méthode sans exception française ni nantaise comme celle proposée par Sherry R. Arnstein (1969) ou celle du budget participatif.

Nous proposons au débat public une première réflexion issue d'une étude de faisabilité des transports de marchandises à la voile avec de nouveaux cargos à propulsion vélique ou hybride. Un second cahier d'acteur (espace économique, espace écologique) sera nécessaire pour poursuivre nos réflexions. La Loire est une longue construction anthropique et politique, elle peut garder cette dynamique dès lors qu'on l'associe au potentiel de tout son estuaire.

Notre réflexion prospective sur la Loire et ses usages s'appuie sur une perspective de long terme, au-delà de l'horizon 2030, tant le caractère irréversible de certains choix contemporains peut avoir des impacts majeurs sur la cité de demain. Cette mise en perspective se base sur des paramètres macro-économiques et environnementaux que l'on sait au-

jourd'hui inévitables au-delà des épiphénomènes conjoncturels. Nous posons ici deux éléments fondamentaux qui ont guidé la position de notre projet associatif : le renchérissement du coût des énergies et le changement climatique.

La résilience de notre cité face à ces deux paramètres tient au fait qu'il faut conserver les atouts de notre territoire, tant naturels (masse d'eau dynamique pérenne) qu'anthropiques (population, aménagements et infrastructures). Pour mener ce projet d'hommes et de femmes de bonne volonté, il faut transformer nos comportements et préserver nos atouts stratégiques ! Il faut aussi préserver la qualité de notre environnement et de notre alimentation pour maintenir la bonne santé de la population dans cet estuaire de la Loire, porte ouverte sur le monde via son Grand port maritime.

⁽¹⁾ L'ANEF est une association de citoyens et de professionnels intéressés aux thématiques suivantes :

- Accompagnement d'escales de vieux gréements de charge pour ouvrir de nouvelles lignes
- Les enjeux environnementaux et climatiques
- Le développement des échanges entre ports secondaires de la façade atlantique européenne
- Le transport maritime et fluvial neutre en carbone
- L'éco conception des barges, navires, ports, plate-forme industrialo-portuaires
- Les éco-quartiers de ville-port en bord de mer et de fleuve
- La conservation et le développement des infrastructures fluvio-maritimes aux centres villes et sur le domaine portuaire de l'estuaire et de la Loire armoricaine

Les nouveaux cargos à voiles sont le fruit d'une recherche-développement collaborative européenne et mondiale. Ce mode de transport émerge dans une conjoncture favorable en Europe du fait, d'une part, d'une révolution de la logistique maritime mondiale qui redonne toute sa pertinence au concept de ports urbains et de ports secondaires et, d'autre part, à la prise en compte de la transition énergétique dans l'aménagement des villes-ports. Le retour à la voie d'eau pour l'approvisionnement en biens et marchandises permet une réduction radicale des émissions de carbone et de particules fines, notamment soufrées, en zone résidentielle dense. Le développement du fret à la voile, qui est un marché de niche à cette heure, nécessite le maintien d'un linéaire de quais à proximité du centre-ville. Un nouveau comportement et un changement dans les habitudes de la population sont nécessaires pour préparer la transition d'une partie de la logistique vers ce mode de transport alternatif. Pour les élus, il s'agit là de faciliter une alternative de logistique urbaine à moindre coût.

UN PORT URBAIN AU SERVICE DE LA TRANSITION ÉNERGÉTIQUE

La métropole nantaise offre une convergence d'intérêts majeurs pour développer un usage spécifique durable de la Loire dans un estuaire dynamique (12^e port européen), c'est-à-dire une autoroute navigable et silencieuse au cœur d'une ville d'une densité urbaine importante. Si la Ville de Nantes s'est efforcée d'accueillir le BELEM comme emblème du patrimoine maritime et économique du port, elle semble prête à accueillir des navires de commerce à voile ultramodernes

avec le même enthousiasme et à mettre en scène avec dynamisme son avenir portuaire, digne successeur d'un passé prégnant.

Il faut, comme d'autres métropoles et villes-ports le font, que Nantes conserve et mette en état les quais pour recevoir les diverses pratiques nautiques mais aussi les quais destinés aux fonctions portuaires industrielles et commerciales. Un inventaire précis est nécessaire pour établir le plan des ports qui sont des ressources communes utilisables pour réduire les énergies fossiles dans le transport de marchandises et à mettre au service de la transition énergétique.

Quais de services sans émissions et pollutions : alimentation électrique à quai pour motorisation de navires, transport de matériaux lourds, déchets méthanisables, biens intermédiaires industriels, distribution de commerce intra-villes. De l'avis de tous, la voie fluviale et maritime doit être privilégiée.

Ce port urbain se structure en fonction de l'évolution de la cité et reste dimensionné à l'échelle de la métropole, lui rendant des services : tonne de marchandise avec le moins d'émission de particules et de gaz à effet de serre (bienfaits santé et climat), le plus silencieux, le moins générateur de congestion routière libérant l'espace public pour des véhicules alternatifs au diesel. En ce sens, la mise en œuvre d'une politique foncière est nécessaire pour les linéaires de quais et les activités aux alentours, en respectant les critères de l'éco-conception.

SANS QUAIS POUR LE FRET, PAS DE POLITIQUE "CLIMAT DE NANTES"

Dès maintenant, via de nouveaux outils et technologies, il s'agit de

basculer vers un autre mode de vie, de déplacement et d'alimentation. Le rôle de notre Cité est d'accompagner cette transition en conservant les outils stratégiques existants les plus résilients et en inventant de nouveaux pour le futur (pompe à chaleur hydro thermique en Loire...). Par son adaptabilité technologique, le transport des marchandises à la voile y participe pleinement, tout comme les barges à propulsion hybride, les trains, les vélos-cargos. Retrouver nos destins passe donc par la conservation de nos quais et leur réhabilitation afin de :

- contribuer aux objectifs "facteur 4" contre le réchauffement (gaz à effet de serre), la pollution de l'air et pour l'efficacité énergétique
- créer des emplois dans les secteurs de l'économie maritime et fluviale, la "logistique derniers km", les énergies renouvelables de proximité
- consolider l'image d'excellence en croissance bleue et verte de notre Métropole marine.

UN LEVIER DE CROISSANCE : LE DOMAINE PUBLIC DU BORD DE L'EAU

Le périmètre du Débat "Nantes, la Loire et Nous" est limité administrativement, il ne doit pas nous conduire à ignorer la nécessaire solidarité de Nantes Métropole avec son estuaire et l'amont du fleuve.

Ce débat doit permettre de décloisonner les relations entre les trois grands aménageurs de la Loire Estuaire, à savoir Nantes Métropole, le GPMNSN et VNF ; n'oublions pas qu'intrinsèquement chacun de ces aménageurs travaille pour l'intérêt général porté par la puissance publique.

Penser durablement l'usage de la Loire doit amener les élus communautaires à se saisir en urgence de la

conservation des quais stratégiques encore existants au cœur de Nantes et à suspendre toute opération risquant à terme d'obérer une politique portuaire de la Maine à la mer.

Opportunément par ce Débat, innovons dans l'organisation d'un partenariat constructif entre associations, centre d'études et ces trois aménageurs dans un espace de dialogue interactif. Associons la population des communes des bords de la Loire et de l'estuaire à un inventaire des ports, pontons, estacades et du foncier hors des réserves naturelles ou agricoles pour créer un domaine

public inaliénable (berges et quais) destiné à des usages portuaires non exclusifs (mixité des usages selon certaines temporalités des activités de loisirs et économiques, etc.).

Une concertation, permettant de changer la civilisation de l'usage inconsideré des énergies fossiles, s'est mise en place en Europe et en France autour de la réhabilitation des navires de petit gabarit pour approvisionner les villes-ports. Cela concerne 85 % de la population de l'Europe.

Nos quais urbains et estuariens seront des ouvertures à des créations

d'entreprises et d'emplois liés aux transports de biens et de marchandises, alimentaires ou non, par des navires et barges.

La redécouverte du commerce, fluvial jusqu'à Bouchemaine et maritime sur le littoral atlantique, est un atout économique capital.

Que la Loire cesse d'être notre pot au noir.

INVENTAIRE DES ACCOSTAGES de NANTES aux PONTS DE CE



LES OUVRAGES LIÉS À LA NAVIGATION

La préservation et la restauration du patrimoine bâti font l'objet d'une attention croissante de la part des collectivités riveraines du fleuve, attention qui complète la démarche engagée pour un meilleur fonctionnement des milieux naturels.

Parmi tous les ouvrages établis dans la vallée, ceux liés à la navigation recèlent une importance particulière car :

- ils sont les témoins d'une activité disparue constitutive de l'imaginaire ligérien ;
- ils forment la façade fluviale de nombreux bourgs, villages et villes ;
- ce sont des points d'ancrage potentiels du développement d'un tourisme fluvial.

De plus en plus sollicités pour des interventions sur ces ouvrages, la DIREN des Pays de la Loire a souhaité faire le point. C'est l'objectif de cet inventaire effectué en 2002-2003.

La diversité de conception, de taille, et de matériau reflète les évolutions techniques apportées au fil du temps pour satisfaire aux exigences de la navigation, aussi modeste fut-elle, selon les conditions hydrologiques. Là aussi réside leur intérêt patrimonial.

Sur les 353 ouvrages recensés entre Montsoreau et Saint-Nazaire, 267 se trouvent en aval des Ponts-de-Cé dont 68 en Maine-et-Loire et 199 en Loire-Atlantique.

En amont de Nantes, les ouvrages liés à la navigation fluviale et de loisirs (pêche), essentiellement des cales, sont régulièrement répartis le long du fleuve avec toutefois de fortes concentrations au niveau des levées : levée de Saint-Georges et levée de la Divatte.

En aval de Nantes, les ouvrages liés en grande partie à la navigation maritime desservent pour la plupart les zones industrielles anciennes (Chantenay, Paimboeuf) ou récentes (Cheviré, Montoir).

Il existe d'autres types d'ouvrages, comme l'écluse, qui ont pu avoir un rôle direct pour la navigation, mais qui servent actuellement à la régulation des niveaux d'eau. Ces ouvrages ne sont pas pris en compte systématiquement dans l'inventaire.

Le type "cale" est le plus représenté avec 70% des ouvrages. Cependant, les 185 cales recensées se rapportent à 7 sous-types caractérisés chacun par une forme appropriée à une fonction : cale à tablier haut ou bas, cale abreuvoir, cale de mise à l'eau...

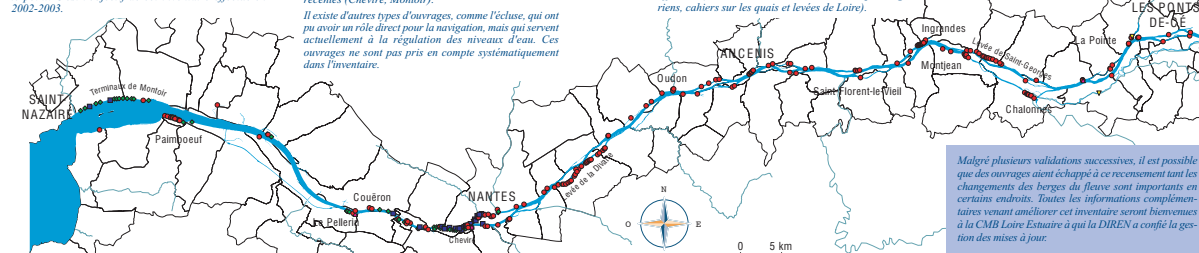
Un peu plus de la moitié des ouvrages a conservé aujourd'hui son usage d'origine. Néanmoins, environ 10% des ouvrages apparaissent comme dégradés à très dégradés.

Ainsi, les interventions d'entretien ou de restauration entreprises par les différents maîtres d'ouvrage, sont replacées dans le cadre de la préservation de ce patrimoine. Il s'agit donc d'une aide à l'action, à l'instar du travail d'assistance et de mobilisation effectué par le Conservatoire Régional des Rives de la Loire et de ses Affiliés (carnet de bord de l'entretien des quais ligériens, cahiers sur les quais et levées de Loire).

Tous les renseignements collectés sont structurés dans une base de données.

Pour chaque ouvrage, sont détaillés sa localisation, son état et son usage passé et actuel, son statut juridique, son environnement... et des photographies, rassemblées dans une fiche descriptive.

L'ensemble peut être consulté sur le site : www.loire-estuaire.org



Malgré plusieurs validations successives, il est possible que des ouvrages aient échappé à ce recensement tant les changements des berges du fleuve sont importants en certains endroits. Toutes les informations complémentaires venant améliorer cet inventaire seront bienvenues à la CMB Loire Estuaire à qui la DIREN a confié la gestion des mises à jour.



La cale : plan incliné en maçonnerie, pierre de taille ou pavés, formant une rampe parallèle ou perpendiculaire au fleuve pour l'accostage ou la mise à l'eau des embarcations. C'est l'ouvrage le plus répandu.

L'estacade : ouvrage léger (roche profonde) constitué d'un tablier ou d'une plate-forme peu large sur pilotis ou structures porteuses, situé en avant de la berge et destiné à l'accostage des navires.

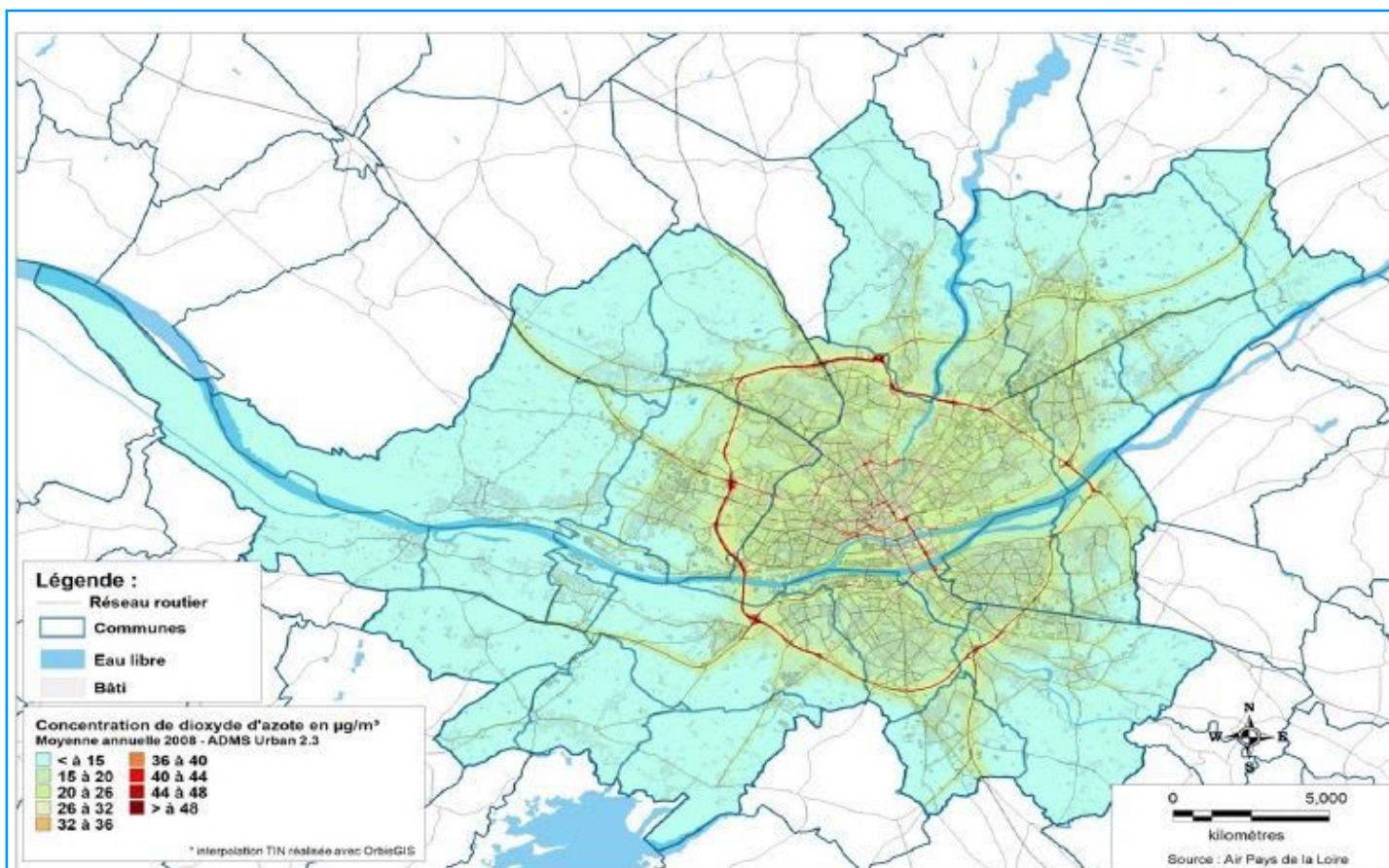
La plate-forme : aire de manutention des marchandises supportée par des pilotis, des murs ou des estacades.

La jetée : haute chaussée maçonnée s'avancant dans le lit du fleuve ou en mer, destinée à limiter le chenal d'accès à un port, à diriger le courant ou à faciliter l'accostage des bateaux.

Le quai droit : ouvrage lourd (roche proche) constitué d'un mur vertical en béton, en pierre de taille ou de palplanches, servant à l'amarrage des navires et prolongé par une plate-forme.

"Neptune favorise ceux qui osent"

Des vieux gréements aux nouveaux cargos à voiles



Exemple de carte représentant les concentrations annuelles en dioxyde d'azote sur l'agglomération nantaise pour l'année 2010.

Nantes, la Loire et nous...

Pour une thalassodémocratie nantaise : un paradigme collectif gagnant pour notre avenir commun

16 mars 2015

Le texte figure aussi dans les cahiers d'acteur du débat officiel

Préambule : Lors du Cahier 1 nous abordions la question du maintien des quais et de leur usage portuaire afin de répondre à une politique rationnelle et efficace CLIMAT-ENERGIE. Nous alertions, qui de droit, de l'impossibilité d'accéder aux études sur lesquelles s'appuie le document socle du débat "Nantes, la Loire et nous". Nos multiples demandes et relances sont restées sans réponse. Les dates incertaines ne sont pas le signe d'une gouvernance pertinente. Le Débat Public est faussé si l'action participative de chacun ne dispose pas d'une "common law".

Mettons-nous d'accord sur un point, la Loire est une voie navigable (un élément du système d'énergie collectif) au centre d'un territoire qui comprend un espace métropolitain. Ces TROIS biens communs doivent changer de trajectoire, prendre la voie de la transition écologique de la société, celle-ci doit être mise en oeuvre démocratiquement, en particulier sur la question de l'efficacité énergétique au service du développement des activités propres à un territoire du littoral de la côte atlantique. Le débat public ne peut donc souffrir de "mais ..." quant au socle commun d'une action publique partagée.

Changer de paradigme ici, c'est avoir une approche systémique de la question énergétique et ne pas la

limiter comme input d'un moteur, mais considérer les enjeux de la demande énergétique comme un enjeu propre à l'approvisionnement durable du territoire en marchandises et en biens intermédiaires à transformer au coeur d'un cycle de produits recyclables en générant une croissance via les voies navigables.

La vision prospective qui structure le Débat sur les rives de la Loire doit reposer sur un nouveau portulan nantais, co-produit démocratiquement, pour répartir les contraintes dues aux plates-formes portuaires, et les retombées de l'activité portuaire respectueuses des normes de "green ports".

Sur le long terme, nous subissons un bouleversement des flux mondiaux maritimes et de raréfaction des ressources fossiles. Comment articuler ce long terme à un projet maritime local et régional en Europe, dans lequel un port urbain et un port européen doivent s'inscrire sans polluer et sans gaspiller ? Quelle politique augmenterait nos marges de manoeuvre en matière d'emplois et de qualité de vie dans le cadre d'une réduction des moyens financiers octroyés par l'État centralisateur ? Dans quel contexte les acteurs en charge des voies navigables existantes ou à réhabiliter sont-ils ?

Nous proposons ici de changer notre vision de "terrien" et notre attache-

ment à une politique continentale, pour trouver une voie propre, plus "estuarienne", qui utilise les richesses que Dame Nature nous offre.

Que nous en disent les cartes géographiques et stratégiques ? Voici un récapitulatif des cartes indispensables au document socle de ce Débat et à la coproduction d'un portulan mental propre à Nantes et à ses futurs partenaires régionaux des côtes atlantiques et baltiques.

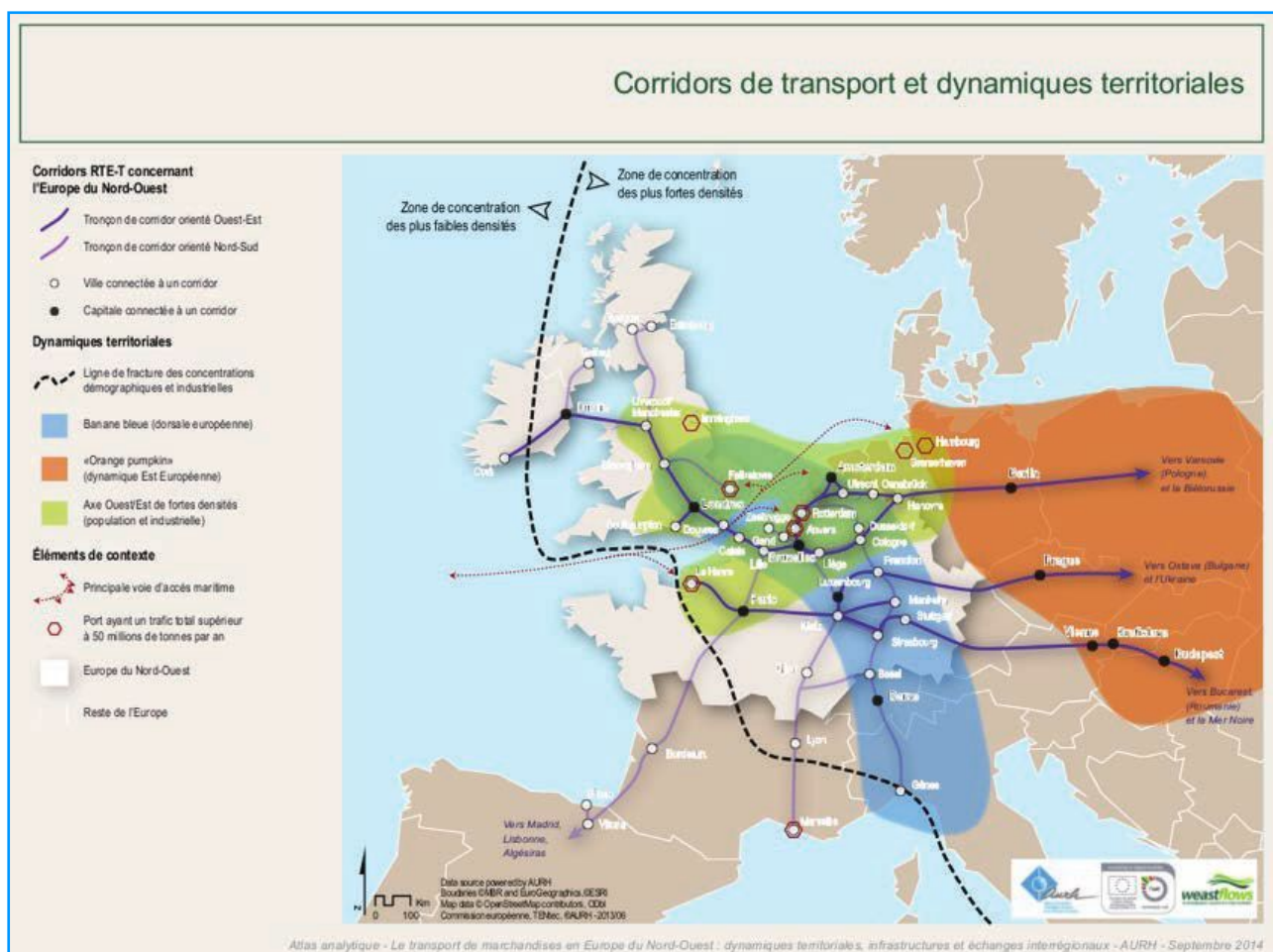
Ce cahier d'acteurs interpelle aussi la Commission de Pilotage, il est un point d'étape. En en tenant compte, la Commission de Pilotage ne mènerait-elle pas une action utile dans le cadre du Débat Public en proposant un codicille ou un cinquième thème consacré au système portuaire nantais et aux conditions de sa mise en place, afin que la Métropole ait un outil incontournable en faveur des objectifs "facteur4" contribuant aux solutions des enjeux de ce siècle ?

Cette question de l'accès du coeur de Nantes aux navires du fleuve et de la mer se manifeste dans chacun des thèmes, il est de bonne navigation de tenir compte de l'évolution de la dynamique du Débat pour arriver à bon port.

Dans un Cahier N° 3, nous aborderons une application concrète de ce que peut imaginer une thalassocratie participative : l'écoquartier maritime.

Le bassin de vie nantais face à l'Île de France et au "Northern Gateway"

La carte ci-dessous sur les corridors de transport, construite à l'issue du projet européen Weastflows (Sept. 2014), présente les dynamiques territoriales européennes à l'œuvre vues sous l'angle des infrastructures de transport croisées avec les densités humaines et industrielles. Elle préfigure à travers ces indicateurs structurants du développement territorial la situation périphérique qu'occupe l'ouest de la France, en particulier la Bretagne et les Pays de la Loire.



La carte suivante, produite par HAROPA (groupant les ports du Havre, de Rouen et de Paris), témoigne que les marchandises consommées sur la métropole nantaise sont débarquées au Havre et arrivent majoritairement par voie terrestre. Les ports du littoral atlantique sont donc considérés comme étant constitutifs de l'hinterland du Havre (et bientôt Barcelone ?).



La carte suivante a le mérite de préciser que si les marchandises ont une voie pour arriver à Nantes, elles le seront essentiellement par le mode routier, la part du ferroviaire étant réduite. L'Europe préfigure en effet le développement des axes structurants de transport (rail) à travers le programme du plan Juncker 2015 (Carte du réseau RTE-T). L'Ouest armoricain de la France est relégué en périphérie à l'écart des grands axes, augurant un coût de logistique en hausse permanente (salaires et gas-oil) très défavorable au développement régional.



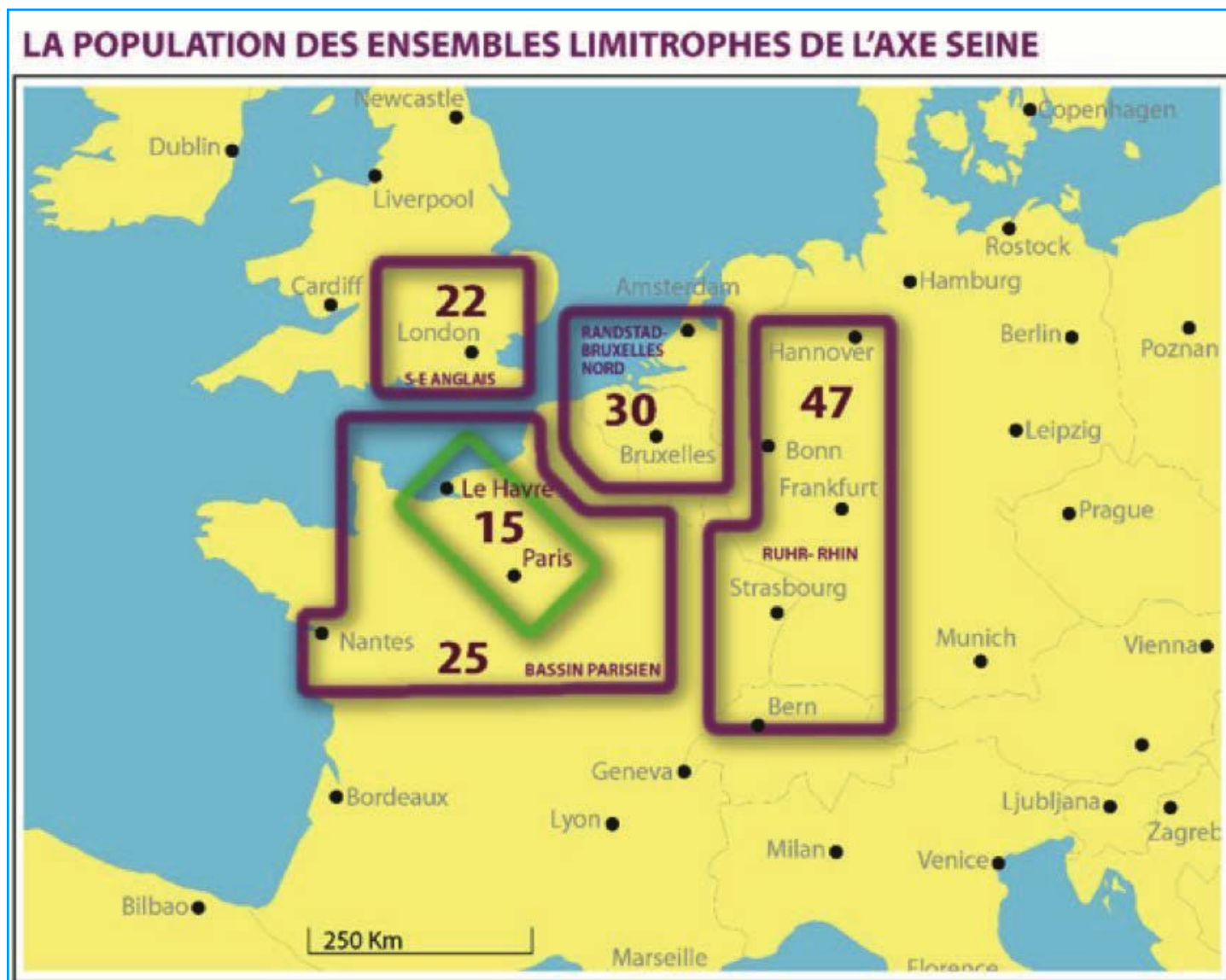
Carte du réseau RTE-T © Commission européenne – Plan Juncker - 700 milliards € d'investissement – 2015

En effet, suite aux travaux de la conférence des présidents de région du Bassin Parisien (la C8), Nantes est ancrée dans l'aire d'influence du Bassin Parisien comme le montre la carte sur les populations des ensembles limitrophes de l'axe Seine.

Les décideurs de la couronne centrale se structurent et organisent donc l'espace bénéficiant d'infrastructures au bénéfice prioritaire du Bassin parisien.

Que devient la stratégie de croissance des métropoles naissantes de Nantes, Rennes et Brest dans ce cas, si ces bassins de vie dépendent du trafic routier à partir de plates-formes logistiques de l'axe Seine ?

N' y-a-t-il pas une explication de la baisse des trafics des ports de Nantes, Brest et Bordeaux si tout est aspiré par HAROPA et le bassin fluvial Seine-Escaut dans nos échanges à l'exportation ?

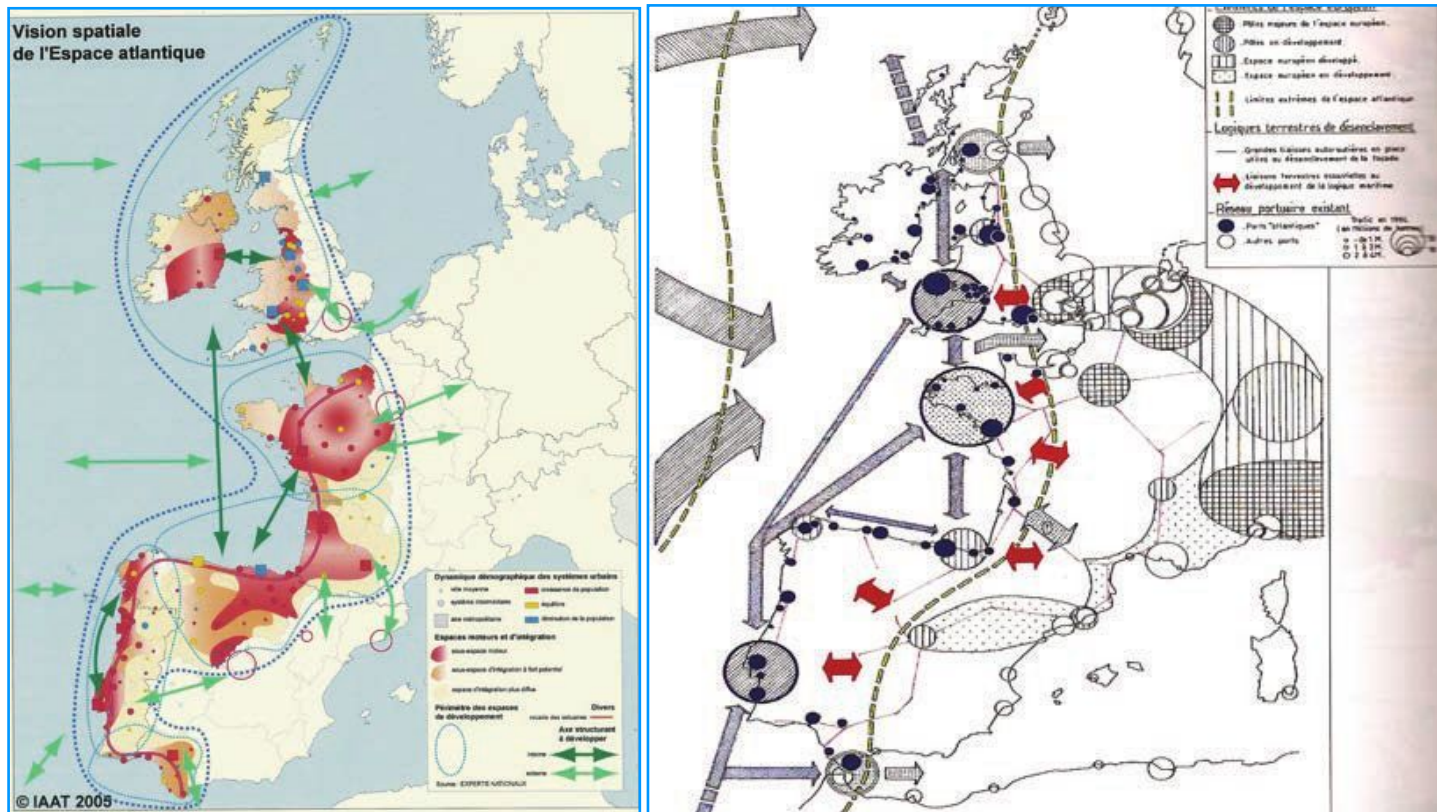


Face à un tel constat, à la fois construit sur une réalité, la force infrastructurelle de la banane bleue, et le poids de la volonté politique des élites franciliennes au sein du C8, le devenir de la place nantaise peut-il encore se construire à partir de ses propres choix d'avenir ou est-il condamné à la périphérie ouest d'un État centralisateur ?

Le système de production de valeurs nantais est-il en voie de marginalisation et de sous-traitance via le centre de décision de l'hypercentre francilien ?

Une alternative : l'arc atlantique

Selon les sources, différentes représentations de l'arc atlantique existent. Toutes convergent en une vaste France littorale allant de l'Irlande au sud de l'Espagne, qui pénètre de 200 à 400 km dans les terres adjacentes et dont la colonne vertébrale est réellement constituée par son réseau de villes ports.



Cette réalité n'a pas échappé à nos décideurs qui ont pris part depuis une dizaine d'années aux différentes associations des collectivités locales européennes de l'Arc Atlantique :

- La Région Bretagne et celle des Pays de la Loire sont membres de la commission Arc Atlantique de la Conférence des Régions Périphériques Maritimes d'Europe (CRPM)
- Nantes Métropole, Brest Métropole, Rennes Métropole, Lorient Agglomération, la CARENE et le Grand Port Maritime de Nantes St-Nazaire sont membres de la Conférence des Villes de l'Arc Atlantique (CVAA).

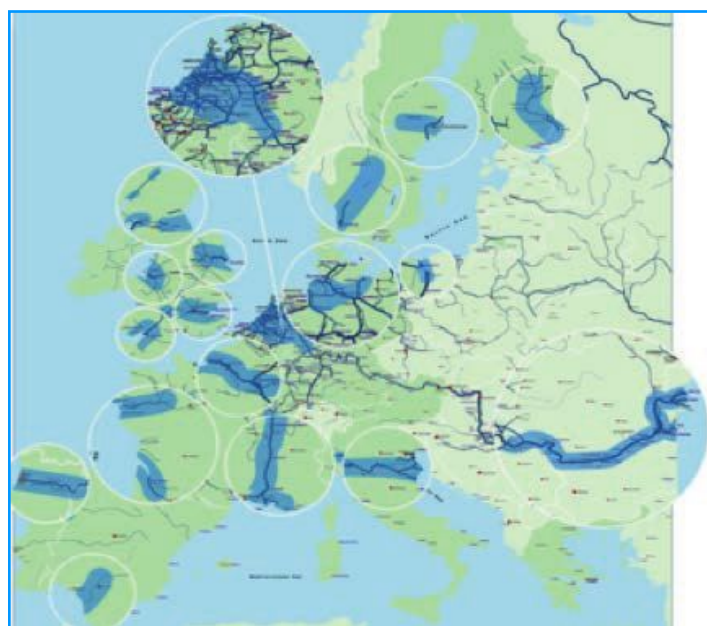
Il est alors assez décevant de constater que le document socle du débat "Nantes, la Loire et Nous" n'aborde à aucun moment la dimension européenne de la place de Nantes et les liaisons à mettre en œuvre avec une voie navigable pérenne qui s'étend sur des milliers de milles pour accéder à des centaines de Ports principaux et secondaires.

Ceci a pour corollaire d'orienter essentiellement les réactions citoyennes de ce débat vers l'expression d'un affect déconnecté du monde de production de biens et de produits qui nous entoure. Il est important de pouvoir comprendre les mécanismes fondamentaux qui régissent les dynamiques de notre territoire pour faire des propositions utiles à ce débat. Mais le rôle de ce débat n'aurait-il pas été de rendre accessible un certain nombre de documents stratégiques, pour que chacun s'en saisisse ?

Partons alors du postulat selon lequel : la force de notre territoire vient de la mer, donc du système portuaire donné par l'Estuaire et que notre dynamisme ne viendra pas de ce que Paris aura décidé de nous laisser mais plutôt de ce que Paris ne peut pas faire.

Par ailleurs, n'essayons pas de concurrencer le modèle dominant des concentrations et des volumes, créons une identité Arc Atlantique fondée sur la valeur ajoutée qualitative de nos échanges, par exemple, une plate-forme de labélisation "climat" des produits qui transitent dans les villes-ports de l'Arc Atlantique.

En effet, si la Loire n'est pas connectée au bassin parisien et si la stratégie européenne RTE-T semble délaisser tout le Nord-Ouest Atlantique de la France, une solution s'impose à nous : utilisons l'axe fluvial et maritime comme facteur de développement commun à toutes les villes ports d'un même espace maritime et patrimonial qui date de l'Antiquité et qui a fondé le développement de l'Europe : de la Baltique à la façade atlantique.



Assorti d'une exigence énergétique et climatique qui s'impose à tous, surtout en tant que signataire de l'appel de Bordeaux, de la charte Atlantique de San Sebastian et de la stratégie urbaine des villes de l'atlantique, le cabotage fluviomaritime a une potentialité de développement quasi exclusive sur l'Arc Atlantique.

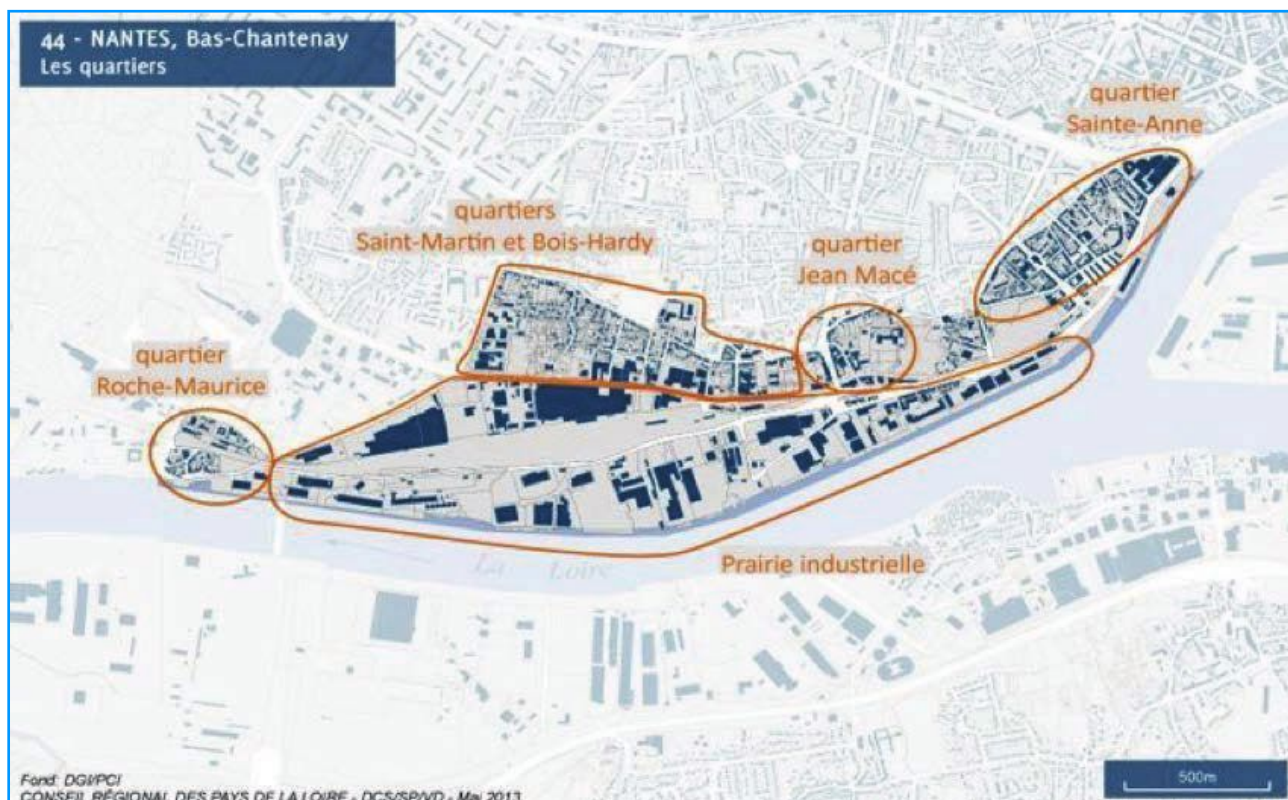
A la métropole de Nantes de proposer un projet fédérateur commun à tous ces territoires !

Triangle maritime nantais

Le site du Bas-Chantenay, au centre du Triangle Maritime Nantais, de par sa proximité avec la Loire, la gare de triage SNCF, les voies de tram et les voies cyclables, offre les conditions rêvées de l'implantation d'un port urbain au service de la ville durable. Or cet espace est absent des débats.



Le secteur d'étude du port urbain de Nantes



Quel éco-quartier maritime sur le bas Chantenay ?



Le projet E. Ridou



Le projet Y. Corentin



Le projet Philéas

Le port de la Thalassodémocratie nantaise, une nouvelle Ithaque ou Venise ?



Nantes, la Loire et nous...

Le port urbain : une stratégie de développement urbain durable

29 mai 2015

Le texte figure aussi dans les cahiers d'acteur du débat officiel

À chaque échelle spatiale et à chaque moment de l'action publique, il faut conjuguer des intérêts divergents et donner des priorités qui faciliteront la transition énergétique. Pour mener à ce changement, il faut des actifs matériels et immatériels indispensables, voire un patrimoine indiscutable. À Nantes, nous avons ces puissants facteurs et outils du changement de nos modes de vie et du basculement vers une économie post-carbone : la Loire, un port, une histoire et des compétences.

Depuis les temps antiques et quelques soient les océans, la navigation a été source de tensions ou d'attractions, mais toujours des routes incontournables pour des échanges entre bassins de civilisation.

La transition énergétique et le devenir de l'environnement nécessaire à l'être humain sur notre planète passent de nouveau par une protection raisonnée des océans et des usages locaux intrinsèques :

- nouvelles fonctions portuaires et activités en bord d'eau
- économie circulaire (écologie industrielle)
- aménagement d'éco-quartiers urbains.

Dans un monde incertain tant par les choix économiques (en 3 ans

250 000 irlandais se sont expatriés dans le monde entre 2008 - 2010, 35 % des jeunes actifs grecs sont sans ressource) que par les deux crises majeures bouleversant toute prospective du vivre ensemble sur un territoire donné, la crise climatique et la raréfaction des matières premières, il nous faut expérimenter un projet systémique ouvert à un possible durable sans regret, un assemblage vertueux du vivre et du travailler ensemble exemplaire : un éco-quartier maritime.

A- Les cahiers d'acteurs précédents

Précédemment, nous avons essayé de clarifier l'avenir en soulignant les tendances d'évolutions locales et mondiales qui impactent l'usage de la Loire comme ressource essentielle du développement futur de Nantes.

Loin de bâtir un projet de concurrence exacerbé entre Villes-port, nous avons soulevé des pistes de coopération entre autorités portuaires au sein d'une méga-région qui est l'Arc atlantique, profitant opportunément de la révolution technologique des navires de petits gabarits que sont les nouveaux cargos à voiles dont des nantais en sont des précurseurs et les porteurs.

A.1- LES ACTIONS ISSUES DU CAHIER 1 ANEF

Un inventaire

Nous avons expliqué le rôle central des quais pour une politique urbaine et répondre aux objectifs climat-air-énergie. Il faut un inventaire métropolitain précis de l'état des ouvrages d'accostage le long de la Loire et de certains de ses affluents pour des navires dits de petits gabarits (quai, estacade, plate forme, cale, jetée, rive consolidée). Cet inventaire doit être exhaustif et répondre à la diversité des fonctions ou destinations futures.

Ouvrage patrimonial et récréatif

Ces ouvrages nécessitent une conservation pour garder des traces de certaines techniques.

D'autres offrent des perspectives singulières sur le fleuve qu'il convient de mettre en valeur.

Ouvrage pour des fonctions d'accès à l'eau dont le fret

Ces ouvrages nécessitent des arrière-quais pour stockage temporaire ou permanent, dans le cadre des projets urbains ils peuvent être réversibles pour certains de leurs usages (ex : quai Wilson) :

- selon une stratégie d'approvisionnement en marchandises de

Nantes par voie maritime et fluviale

- selon le type de bateaux de charge
- selon le type d'usage, bac, navibus, transport de marchandises, etc.

Ouvrage économique multifonctionnel

Ces ouvrages sont destinés à être permanents et les plates-formes portuaires doivent avoir une charte d'implantation des entreprises en bord d'eau pour répondre aux plans climat- air-énergie.

Ouvrage sécuritaire

Certains linéaires ne remplissent plus de fonctions économiques mais tiennent un rôle stratégique de consolidation des berges face à la densification urbaine, comment en mutualiser l'entretien en les ouvrant à de multiples usages dont l'approvisionnement en produits alimentaires des quartiers proches.

Tenir compte des études existantes

Maudite soit l'époque qui a tourné le dos au fleuve et à la mer. Nous pouvons néanmoins nous appuyer sur les études concernant les ouvrages depuis au moins 1980, et à partir de l'état constaté établir une liste des espaces portuaires de petits gabarits selon un schéma 2015 - 2050.

On parle des ouvrages le long des rives de Nantes Métropole en se projetant dans un système potentiel de quais à venir de la Maine à la Mer. Dans cette optique, il faut intégrer l'usage de ces quais à l'ensemble des bateaux de charges et de gabarits pouvant servir la logistique urbaine sur cet espace de voies navigables. Gardons à l'esprit que c'est bien aux bateaux de s'adapter à la Loire et non l'inverse.

A.2- LES ACTIONS ISSUES DU CAHIER 2 ANEF

Investir selon une stratégie maritime

La mémoire des quais du Triangle Maritime de Nantes (Chantenay, Trentemoult, Ile de Nantes) est bien celle de quais maritimes, ce sont des ouvrages qui doivent répondre à des exigences et entretiens subissant les outrages des flux marins. Ils ne peuvent être considérés comme des ouvrages semblables aux fleuves de la pénéplaine du Nord de l'Europe. Nantes n'est ni l'axe Seine, ni un port avec un hinterland de canaux.

Nantes est un port maritime de fond d'estuaire. Nous sommes plus dans une configuration proche de Venise, port de fond de golfe. En poussant cet exercice de comparaison, nous sommes proches d'un système portuaire comme celui des ports de Norvège, à quand non pas des autoroutes de la mer, mais des "express côtiers du Golfe de Gascogne aux Mers celtiques".

Aujourd'hui, par l'avancée technologique de la navale et des outils d'assistance numérique, nous avons un hinterland de peu de profondeur terrestre face à la puissance des ports de l'axe Seine ou de l'axe Rhé- nan, mais nous avons une côte de milliers de milles et de plusieurs centaines de ports au bout de notre étrave sur l'espace de l'Arc Atlantique.

Nous avons, pour les entreprises du bassin de vie du Pays Nantais, une voie navigable qui donne accès à 80 % de la population européenne.

Les deux axes pour le port urbain de Nantes

– Les alternatives au tout routier pour accéder au centre de l'agglomération pour les passagers et les marchandises

– La logistique urbaine post carbone qui prend en compte l'ensemble des vecteurs de transports urbains (rail, voies douces cyclistes, voies réservées véhicules électriques, estacades pour péniches, quai pour cargos à voile).

Comment distribuer les activités portuaires dans le Triangle Maritime de Nantes et celles attribuées au Bas-Chantenay, centre logistique urbaine post-carbone ?

B- Cahier 3 ANEF : Produire propre, transporter propre, consommer propre

B.1- L'EXEMPLARITÉ DU BAS CHANTENAY, ÉCO-QUARTIER MARITIME

Un port urbain est constitué d'un hub logistique et d'une multitude de haltes fluviales. Le hub est connecté par voie d'eau aux plates-formes multimodales et distribue les différents quartiers au niveau des haltes fluviales. Ces dernières ne nécessitent aucune infrastructure majeure de transbordement et peuvent donc être des espaces partagés.

À Nantes, si la localisation et les conditions actuelles d'exploitation de différentes haltes fluviales ne semblent pas complètement opérationnelles (vigilance quant à des aménagements récréatifs de certains quais, ex : quai du Doumergue à l'étude par la SAMOA), la position d'un hub logistique post-carbone est stratégique. Il doit être à relative proximité du centre ville et être connecté :

- au fer (train, cargo-tram)
- à la route (voiture électrique, vélo-cargo)
- à la voie d'eau (cargo à voile, barge GNL).

Toutes ces conditions sont réunies sur le Bas-Chantenay entre la capitainerie du Grand Port et le site des silos à grain de Roche-Maurice (voir annexe 1). Un éco-quartier doit tenir compte de la valorisation du patrimoine bâti tant mémoriel qu'industriel. Il existe plusieurs sites d'intérêt au bord de la voie d'eau sur le Bas Chantenay qui offrent de réelles potentialités de reconversion sur lesquelles un port urbain pourrait prendre racine. L'exercice de prospective impose, pour rendre cette vision plus concrète, de l'illustrer. En prenant un site au hasard le long de l'analyse faite en annexe 1, nous avons simulé une reconversion fonctionnelle. Sur le site des Fonderies, un espace historique et pertinent, l'annexe 2 présente de manière virtuelle cette reconversion. Il s'agit ici d'une vue d'artiste qui ne repose que sur un exercice théorique et qui n'intègre pas la réalité économique des acteurs en place.

B.2- LE POTENTIEL DES MODES DE TRANSPORT SUR LE BAS CHANTENAY

3 ports complémentaires à la stratégie du Grand Port Maritime Nantes Saint- Nazaire

- Port urbain, logistique urbaine par voie navigable
- Port entrepreneur, zone d'activités pour entreprises labellisées transport post-carbone
- Port citoyen, une zone d'entrepôts de marchandises labellisées transportées sans carbone (cargos à voiles, barges motorisation hybride, vélos-cargos, par voies ferroviaires).

Un existant actuel des modes post-carbone

- Des quais fonctionnels à inventorier

- Un hub potentiel entre fleuve-mer, voies d'eau – voies ferroviaires, distances favorables aux transports doux urbains (logistique du dernier kilomètre)
- Des haltes fluviales complémentaires proches à fonctions partagées : Doumergue, St Félix, Seattle, Tortière, Halleray, Indre, Couëron, Rezé (Haute Ile et Tremmoult, Léon Sécher), Pas Enchantés à St Sébastien, etc
- Une zone de transports multiples permettant de mutualiser les frais de réhabilitation et d'entretien de la navigation sur le Triangle Maritime de Nantes (déchets, logistique biens et marchandises finales, encombrants BTP, mobilité quotidienne et périodique des personnes pour traversées Loire ou acheminement est-ouest, activités nautiques, ...).

B.3- ÉLÉMENTS D'UN ÉCO-QUARTIER MARITIME

Un plan d'objectifs multicritères

- Valoriser et protéger un patrimoine de bâtis identifiés et industriels
- Mettre en œuvre une acceptabilité sociale entre des résidents actuels et futurs des quartiers contigus aux estacades et quais du Bas-Chantenay et les entreprises utilisatrices de la voie navigable
- Inventaire des quais
- Réaliser un type de port urbain évolutif commençant par un secteur répondant aux critères de l'écologie industrielle pour valoriser les activités existantes et futures afin d'essaimer un modèle vertueux
- Ouvrir à des fonctions portuaires complémentaires du Grand Port, particulièrement celles destinées

aux navires de petits gabarits et aux cargos à voiles

- Décrire le territoire selon différentes modalités d'interactions entre acteurs du port urbain du Bas-Chantenay pour arrimer une zone d'écologie industrielle à un système de plates-formes portuaires, accompagner l'émergence d'une transition énergétique globale comme modèle.

Un plan du port durable urbain nantais sur l'Estuaire de la Loire

Il s'articule autour de 3 axes :

- Logistique sur voies navigables et inter-modalité
- Développement industriel en bord d'eau
- Aménagement intégré des espaces portuaires existants.

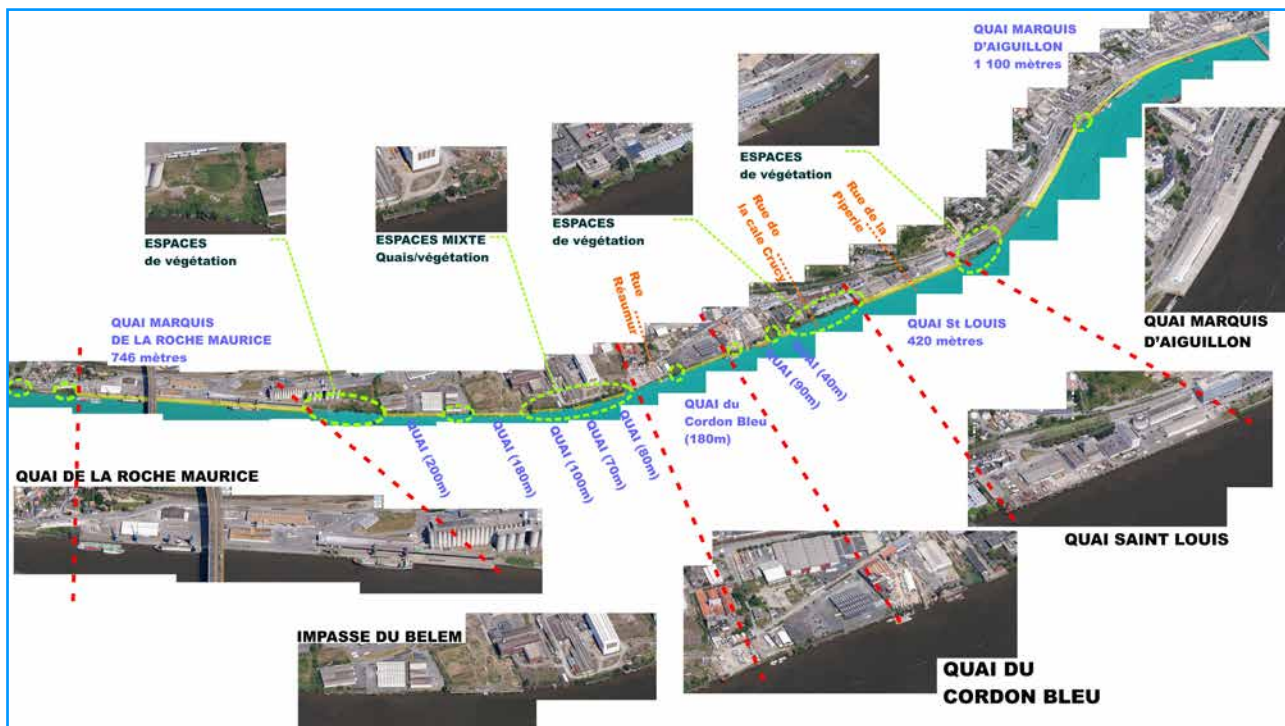
Il nécessite des échanges approfondis entre familles d'acteurs puis entre acteurs de filières conciliant et valorisant les problématiques de développement économique et les démarches environnementales innovantes dans une rénovation urbaine de grande ampleur.

Il articule localement la stratégie du Grand Port Maritime suite à la révolution de la logistique maritime et la réhabilitation du cabotage en circuits courts entre les ports de la façade atlantique.

Il réconcilie les finalités portuaires aux besoins locaux : un port est aussi au service direct de sa population et livre des biens de consommation utilisés localement.

Il oblige les acteurs du territoire à prendre des initiatives pour mettre en œuvre des ports décentralisés sur la Loire armoricaine et l'Estuaire de la Loire.

Il s'agit de répondre à une stratégie de relance portuaire européenne et française dans le cadre des enjeux énergétiques de ce siècle.



Annexe 1 : Analyse sommaire de la fonctionnalité de certains quais du Bas-Chantenay - esquisse d'un travail plus conséquent qui doit être réalisé en lien avec des enquêtes d'écologie industrielle territoriale (EIT)



Annexe 2 : Exercice théorique de reconversion fonctionnelle d'un site industriel patrimonial connecté à la Loire. Il ne s'agit pas ici d'un souhait de l'ANEF, mais d'une vue d'artiste sur un site lambda cohérent

Bretagne Vivante SEPNB



Une voix pour la nature
contact@bretagne-vivante.org

Nantes, la Loire et nous...

La reconquête du bon état écologique de l'estuaire de la Loire

Le texte figure aussi dans les cahiers d'acteur du débat officiel

L'état écologique de la Loire permet-il de mettre en œuvre toutes les formes de développement, d'aménagements, envisagées dans la présentation du grand débat sur la Loire ?

L'état écologique de la Loire dans sa partie estuarienne

Depuis le début du XX^e siècle, l'estuaire de la Loire a été le cadre de transformations pour améliorer la navigation et permettre l'aménagement de zones industrialo-portuaires. Ces travaux qui ont consisté à modifier la géométrie de l'estuaire, à abaisser le niveau d'étiage à Nantes par rapport à St-Nazaire, ont facilité la remontée de la marée. Ils ont permis d'obtenir une différence de niveau entre marée haute et marée basse, appelée marnage, suffisamment efficace pour permettre la navigation. Jugeons en : avant les travaux le marnage à Nantes, aux marées de vive eau, ne dépassait pas 2,50 m (pour 5,8 m à St-Nazaire) alors qu'il est aujourd'hui supérieur à 6 m. Cette modification profonde de la géométrie de l'estuaire a eu des conséquences primaires majeures :

- La violence de la marée montante ou flot et le marnage important ont rapidement endommagé à Nantes, quais, ponts, notamment dans le bras Nord. Face au délabrement des

ouvrages et aux étiages sévères où se jetaient les eaux usées nauséabondes, le remède fut le comblement de tout le bras nord, du cours de l'Erdre et son détournement vers la Loire par le canal St-Félix, ensemble de travaux réalisés entre 1926 et 1946. En corollaire aux dragages, on a remblayé des zones inondables pour en faire des zones d'activités industrialo-portuaires effectives ou en devenir.

- Les transformations géométriques de l'estuaire ont amplifié le bouchon vaseux. Il est normal que dans un estuaire, là où l'eau douce rencontre l'eau salée, les argiles flocculent et génèrent en se déposant, de la vase. Or dans l'estuaire aménagé, l'onde de marée a été modifiée : la durée du flot est statistiquement plus courte que celle de la marée descendante ou jusant (jusqu'à 4 h de flot pour 8 heures de jusant), ce qui veut dire que la force du courant rentrant porteur d'argiles, est supérieure à la force du courant sortant. Ainsi, des particules argileuses se trouvent piégées dans l'estuaire, ce qui contribue à hypertrophier le bouchon vaseux.

- La vigueur croissante du flot a provoqué la remontée du front de salinité et depuis 1976, la fameuse "année de la sécheresse", on sait qu'il remonte jusqu'à Nantes en été, et même au-delà.

Effets des modifications primaires des caractéristiques estuariennes et leur prise en compte passée, actuelle et future

LE POUVOIR ÉROSIF ACCENTUÉ, LES INONDATIONS TOUJOURS POSSIBLES

- Pour faire face au travail de sape de la marée sur les ponts et les quais on a donc comblé le bras nord de la Loire à Nantes.

- L'augmentation de la force de la marée et les extractions de sables en amont de Nantes jusqu'en 1993, ont provoqué une érosion accrue des rives. Les enrochements mis en place ont enlaidi des kms de berges et ont profondément modifié les milieux rivulaires causant dommages à la faune et à la flore.

- Les aménagements dans l'estuaire ont fait disparaître les inondations à Nantes dues aux apports de l'amont car le fait d'avoir "ouvert" l'estuaire, facilite l'évacuation rapide des eaux. Mais la menace actuelle vient surtout de l'aval. La tempête Xynthia, du 28 février 2010, est là pour nous rappeler que désormais, les marées à fort coefficient, augmentées d'une surcote liée à des conditions météorologiques particulières, peuvent devenir de véritables menaces pour l'agglomération nantaise. Surtout, ménagons les 8 000 ha de zones

inondables de l'estuaire qui servent de vase d'expansion. Mais à l'avenir, seront-elles suffisantes dans le contexte d'une crise climatique dont l'un des marqueurs importants est l'élévation du niveau de la mer ?

- L'occupation des rives envisagée dans le quatrième thème du débat sera contrariée par cette érosion toujours très active. De même, le développement d'un cœur métropolitain dans l'île de Nantes pourrait craindre d'éventuelles inondations.

LE BOUCHON VASEUX HYPERTROPHIÉ

- Le piégeage de quantités accrues d'argile provoque l'envasement des rives et des ports (Couëron, Trentemoult). Si aucun programme ambitieux de reconquête de la qualité de l'eau n'est décidé, il faudra continuer à se battre contre cette vase envahissante.

- Lors des grandes marées, l'eau déborde sur les prairies, et ramène la vase qui finit par se déposer en plaques, recouvrant l'herbe que ne peuvent plus paître les animaux. Les prairies de Loire sont des milieux présents sur le territoire de Nantes métropole et leur préservation est un enjeu de biodiversité important, notamment pour la flore (Fritillaire) et les oiseaux (Râle des genêts). Ajoutons que ces espaces sont parcourus d'étiers, de canaux, et la vase colmate tout ce réseau d'écoulement de l'eau, compliquant la gestion de ces milieux.

- La qualité de l'eau de Loire est aussi une préoccupation de beaucoup d'entreprises (Arcelor Mittal, la centrale EDF de Cordemais) qui en ont besoin pour refroidir leurs installations, or la vase bouche les filtres des pompes et complique les process.

- Le bouchon vaseux emprisonne aussi des particules de matière organique morte. Leur minéralisation

met en jeu des milliards de bactéries qui consomment de l'oxygène. Plus le bouchon vaseux est gros, plus il renferme de matière organique, et plus les bactéries consomment d'oxygène. En fin d'été, lorsque ce taux est faible du fait de la température élevée de l'eau, et que des fortes marées remettent la vase en suspension, on vit des crises d'anoxie, c'est-à-dire sans oxygène, au cours desquelles les poissons meurent. Parmi eux, surtout les migrateurs comme le mulot, la lamproie, l'alose, l'anguille. Toutes ces espèces évoquent un passé florissant de pêche dans l'estuaire, activité aujourd'hui en voie d'extinction. La qualité médiocre de l'eau dans l'estuaire ne permet pas actuellement de répondre aux critères imposés par la Directive européenne Cadre sur l'eau de l'an 2000 qui spécifie que l'objectif est d'atteindre un bon état des milieux aquatiques pour 2015. Un milieu où les poissons meurent d'asphyxie ne répond manifestement pas à cette exigence.

LA REMONTÉE DU FRONT DE SALINITÉ

- La remontée de la marée dynamique a été accompagnée par celle du front de salinité. Passée la grande frayeur de 1976, on a remonté la prise d'eau brute, plus en amont, à Mauves/Loire. Au sel s'ajoute aussi la vase, aussi n'est-il pas exclu de repousser encore davantage cette prise d'eau vers l'amont

- L'eau de Loire est aussi une ressource pour les activités agricoles et maraîchères. On prélève de l'eau en Loire, au niveau de l'estuaire, pour alimenter la zone maraîchère de Machecoul, via le canal de la Martinière. Mais la remontée du sel complique et limite singulièrement cet apport d'eau en période estivale. Elle menace aussi la station de pompage de Ste-Luce/Loire qui alimente un ré-

seau de distribution d'eau brute à destination des maraîchers de l'est de l'agglomération.

Les conditions indispensables à la mise en place d'un développement durable dans la métropole

L'enjeu est donc d'asseoir le développement futur autour de la Loire, sur un milieu écologique de bonne qualité, ce qui n'est actuellement pas le cas, et on sait désormais pourquoi. Les mesures à prendre pour améliorer la qualité écologique de l'estuaire sont des mesures de long terme, mais pas incompatibles avec des initiatives de court terme.

Une orientation sur les mesures à prendre a déjà été envisagée en 2010, lorsque le GIP estuaire proposa pour sa restauration la réduction des courants de flot afin de diminuer l'asymétrie de l'onde de marée. La stratégie retenue était la recréation de vasières dans l'estuaire intermédiaire, 100 ha dans un premier temps sur la rive nord, puis 500 à 600 ha sur la rive sud, dans un hypothétique second temps.

Les effets attendus seraient :

- L'étalement latéral de l'eau sur les vasières au moment du flot pour atténuer la vigueur de celui-ci, ce qui diminuerait le marnage, les effets érosifs sur les berges et les risques d'inondations liés à des à-coups météorologiques exceptionnels.

- Le ralentissement du flot atténuerait aussi l'asymétrie de l'onde de marée, provoquant la diminution du bouchon vaseux. Les phénomènes d'envasement seraient amoindris. Surtout, l'oxygénation serait améliorée, ce qui serait favorable à la faune piscicole, et par-delà, à la pêche. On détient là sans doute le meilleur levier sur lequel agir pour recouvrer une qualité de l'eau répondant aux

critères de la Directive Cadre sur l'eau.

- La création d'espaces de vasières augmenterait les surfaces de mar-nage sur lesquelles davantage d'oi-seaux et de poissons viendraient se nourrir, avec, il faut l'espérer, des effets positifs sur la ressource halieu-tique, de l'estuaire proprement dit, mais aussi du plateau continental.

On comprend alors que la recon-quête de la qualité de l'eau dans l'agglomération nantaise passe par des retouches de la géométrie de l'estuaire. Même si l'essentiel des travaux à entreprendre sort du péri-mètre de Nantes-métropole au sens strict, on voit bien qu'elle aurait énormément à gagner en soutenant ou en portant la mise en place d'un tel programme.

Mais la reconquête de la bonne qua-lité du milieu estuarien devrait aussi passer par un approfondissement des connaissances de ce milieu. Par le passé, au cours des années 1970, il a fallu un travail de recherche fon-damentale sur les vasières, mené par l'université de Nantes et Mme Joce-lyne Marchand en particulier, pour qu'enfin on se rende compte du rôle majeur joué par ces milieux dans la dynamique vitale de l'estuaire.

Aujourd'hui, par exemple, on s'inter-robe sur l'origine de certains phé-

nomènes d'eaux fluorescentes dans l'estuaire externe, on constate des phénomènes de marées vertes sur les côtes. Une des causes incrimi-nées est la présence trop abondante de nutriments minéraux (nitrates, phosphates) et la Loire en apporte beaucoup. Ils sont surtout d'origine agricole et on sait que ces pollutions diffuses ne cesseront pas du jour au lendemain. Or on évoque souvent le pouvoir épurateur des roselières de l'estuaire. Mais quelle est leur effica-cité ? Pourrait-on l'améliorer par une meilleure gestion ? Un programme de recherche fondamentale pourrait être engagé pour mieux connaître ce pouvoir épurateur. Une métropole comme celle de Nantes aurait tout à gagner à promouvoir de telles étu-des, pour mieux gérer à l'avenir ses espaces de zones humides qui bor-dent l'estuaire. Dans le cadre de l'es-pace métropolitain "Nantes - Saint-Nazaire, cela devient un enjeu ma-jeur. Après les déceptions liées au déclin du port et des chantiers na-vals, la reconquête de la Loire dans le cœur des nantais a déjà commen-cé. La réflexion aujourd'hui engagée est de conforter et d'ancrer à de-meure cet attachement au fleuve, sur les rives duquel s'étendent de grands espaces à urbaniser. Mais il ne faut pas penser que ce pari réus-

sira si la Loire fait mauvaise figure. Si elle inonde, si elle arrache, si elle envase, si elle devient salée et tur-bide, si elle asphyxie ses poissons, on aura beau y faire venir des ba-teaux, à voile ou de croisière, y ins-taller de belles promenades, y créer de belles œuvres d'art, y implanter des habitats, des lieux de soin et de loisirs, ce projet serait gâché par l'état du fleuve. La réussite du beau dessein qu'on met aujourd'hui sur les flots dépendra de la volonté qu'on aura mise à reconquérir les bonnes conditions écologiques de la Loire et de son estuaire et cet enjeu se joue surtout en aval de Nantes.

Bretagne Vivante Pays nantais

15 décembre 2014

Jean-Claude Charrier

Nantes, la Loire et nous...

La Loire, mémoire spectacle et tragédies

jeanclaudecharrier@orange.fr



La Loire n'est pas un long fleuve tranquille. A Nantes, elle a plusieurs pages tragiques, que l'on retrouve plus ou moins facilement, en longeant ses rives.

Le Mémorial de l'abolition de l'esclavage, ouvert en mars 2012, est le lieu de mémoire qui retient d'abord l'attention. Sur les quais du bras de la Madeleine et à proximité du centre-ville, il fait consensus auprès des Nantais malgré les réserves formulées par certains sur le coût de l'ouvrage. A la fois par sa thématique de nature à faciliter un dialogue ouvert sur des pages douloureuses de l'histoire nantaise, et une prise de conscience de tout ce qui reste à faire pour abolir définitivement l'esclavage dans le monde. De même par le parti pris architectural qui, dans son aspect souterrain, mais ouvert sur le fleuve et ses prolongements outre-mer, incite à la méditation sur

les crimes commis dans le passé négrier de Nantes. Si j'ajoute que l'esplanade vient en aval s'appuyer sur l'un des piliers de l'ancien pont transbordeur à proximité du pont Anne de Bretagne, ce sont autant de traces présentes sur la rive droite du fleuve qui rappellent l'étroite imbrication de l'histoire nantaise et de la Loire.

Dans les aspects mémoriels qui s'attachent à la Loire à Nantes, regardons la fresque du mur de Royal de Luxe près de la station Hôtel Dieu. La Loire y figure en bonne place avec plusieurs événements dont elle a été le théâtre. Une place d'honneur est consacrée au plongeur du pont transbordeur, le jeune émigré polonais, Willy Wolff, 27 ans. Nous étions le 31 mai 1925, un dimanche. Avant le grand saut, il vendait les cartes postales de "l'homme qui va mourir" (cf. photos) ; ce qui, hélas, se produi-

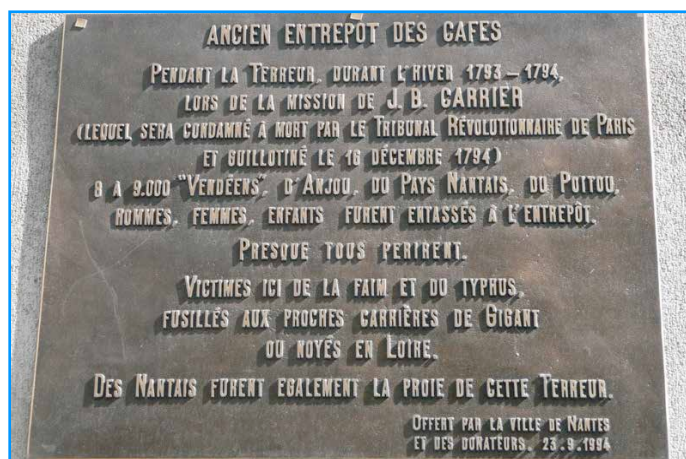
sit devant les yeux de milliers de nantais. Relisons Le Populaire du 1er juin "...Il est cinq heures un quart... Assis sur le trapèze, Willy Wolff salue le peuple roi, tel un acrobate sous la toile du cirque. Il jette son mouchoir et s'entoure de deux torches dont la flamme fragile danse au gré du vent. Il exécute plusieurs rétablissements sur la base du trapèze puis se prépare à plonger... Il plonge. Un instant, on voit son corps au-dessus des flots, qui cherche à rétablir son équilibre. Une immense gerbe d'eau s'ouvre et se referme sur lui...". Willy Wolff ne pourra être secouru et son corps sera retrouvé six jours plus tard au Pellerin "Beau comme il l'était dimanche encore" écrira Le Populaire (cf. Jacques Sigot Les ponts à transbordeur Editions de la Houdinière).



Il y a eu beaucoup de noyés anonymes en Loire. Le mur de Royal de Luxe n'oublie pas d'illustrer ceux qui l'ont été de façon criminelle sur ces mêmes lieux dans la période de Terreur de la Révolution française. Je parle des noyades en Loire de novembre 1793 à février 1794, appelées à l'époque "déportations verti-

cales", ordonnées par Jean-Baptiste Carrier en mission pour la Convention, qui ont fait plusieurs milliers de victimes. De 1800 à 4000 selon l'historien Jean-Clément Martin et beaucoup plus pour d'autres auteurs. Bien sûr, il s'agit des vaincus de l'Histoire : prêtres réfractaires, aristocrates, soldats et familles avec enfants

et vieillards, de l'armée vendéenne décimée. Considérés comme des ennemis de la révolution et de la liberté, leur sort a été scellé selon un processus sommaire et expéditif qui préfigurait de nombreux crimes de régimes totalitaires. La Loire est aussi un cimetière...



C'est un thème de méditation toujours d'actualité qui paraît dans la mémoire nantaise encore empreint d'un surmoi idéologique qui tend à minimiser, voire ignorer ces événements. Certes, des associations vendéennes les commémorent mais dans une vision très unilatérale. A ma

connaissance, rien sur les bords de la Loire ne rappelle ces exécutions, si ce n'est à proximité, une modeste plaque rue Lamoricière devant l'Ancien entrepôt des cafés, à l'emplacement d'une des prisons où s'entassaient beaucoup des futurs "déportés verticaux".

220 ans après, cette mémoire ne doit-elle pas être mieux partagée, là où ces crimes se sont produits ?

10 décembre 2014

Cobaty Nantes Atlantique

Nantes, la Loire et nous...

La Loire en scène



18 mars 2015

Gérard BOURGOIN - Membre du Conseil de développement de Nantes métropole

Nolwen DULIEU - Architecte urbaniste, Gérante Atelier DULIEU

Stéphane GILBERT - Directeur Associé - Economiste - A.I.A.

Thierry HAIE - Directeur du développement - VINCI Construction

Thimothée PAULIN - Ingénieur - GESTION BAT économie de la construction et NPPI

Evelyne ROCHETEAU - Architecte urbaniste - Associée A.R.S. ROCHETEAU SAILLARD

Jean-Christophe SIEBERT - Avocat Associé - PAILLIER BARDOUL et Associés



NANTES,
la LOIRE en SCÈNE
Theme:
MOBILITES
Les FRANCHISSEMENTS

1
Nautisme

2
Ciblage

3
Port

4
Port

5
Ciblage

6
Signal

7
Signal

#loirecobaty



COBATY NANTES ATLANTIQUE

La mobilité et les franchissements

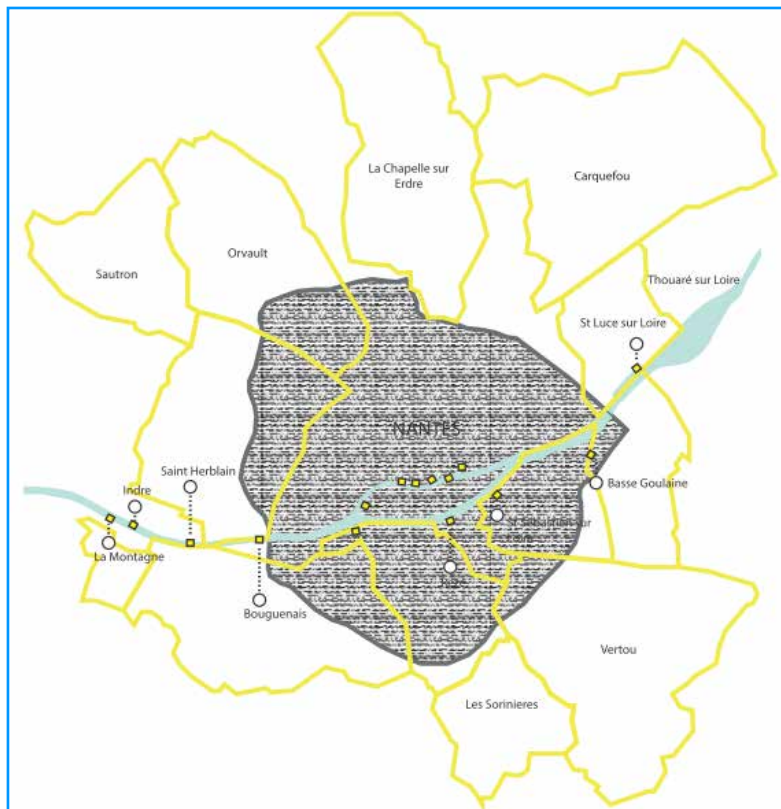


La Loire en scène

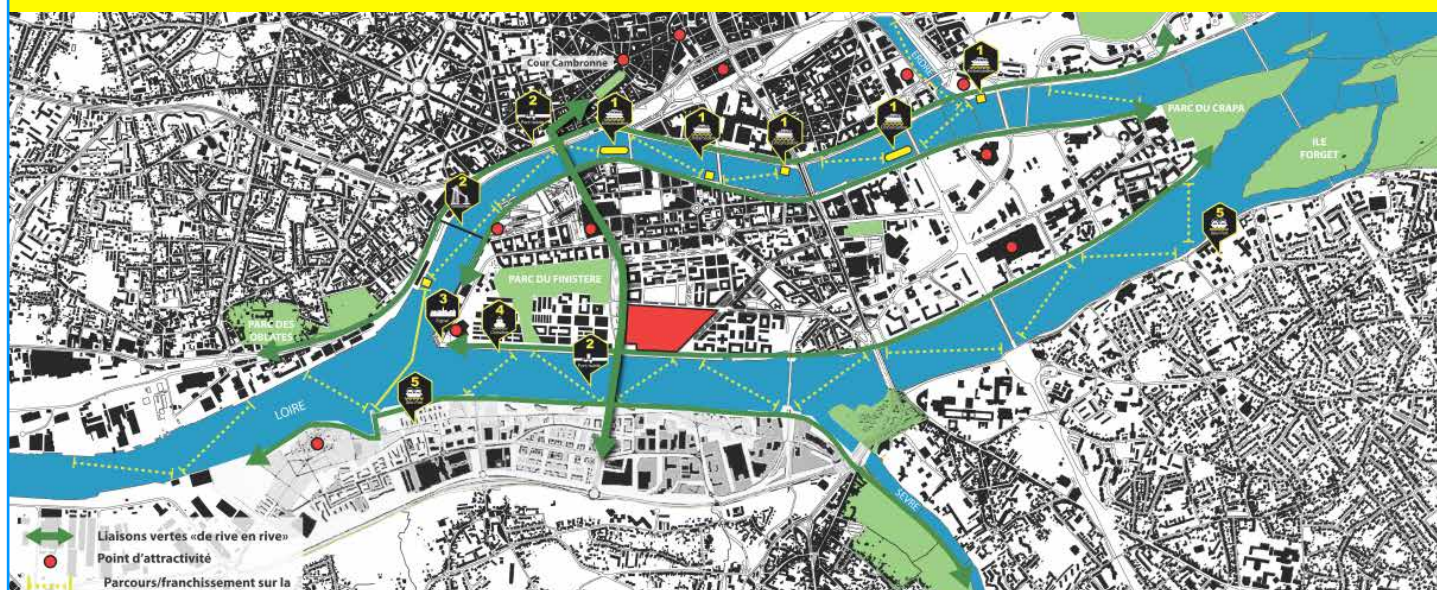
18 Mars 2015

EnviroNantes

Nous avons considéré le thème de la mobilité et de ses franchissements sur une échelle prenant en compte les environs de Nantes considérant la Loire comme **un trait d'union**.



Nous avons alors recentré nos propositions sur un territoire central autour de la Loire.



La Loire a été oubliée.

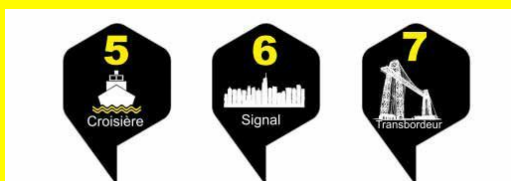
Dans son histoire, l'usage de la Loire reste significatif...



Au-delà du franchissement de la Loire,
notre réflexion nous a conduit à étudier les potentialités
de la Loire à devenir **le support de divers usages**
permettant d'établir une **couture urbaine** entre les rives.

Pour cela nous avons extrait **4 thèmes** permettant
d'expliquer et d'illustrer nos propositions.

4 thèmes :



Les fluXviales

Rapprocher les rives

Liaisons vertes

L'attractivité de la Loire



#loirecobaty

Les fluxviales

Rapprocher les rives

Liaisons vertes

L'attractivité de la Loire

De tout temps la Loire
a constitué

une voie d'accès et de
circulation Ouest / Est

mais aussi une
barrière aux échanges
Nord / Sud



60. ANCIEN NANTES — Le Quartier Saint-Jacques et le vieux Pont de Pirmit, vers 1850

#loirecobaty

Les fluXviales

Rapprocher les rives

Liaisons vertes

L'attractivité de la Loire

Les fluXviales

Retrouver l'usage du transport fluvial de la Loire
Mais pas seulement

C'est aussi la mise en connexion et réseau de toutes les formes
de transport à la Loire

- Bus
- Tramway
- Piétons et vélos
- Voitures

Connecting La Loire

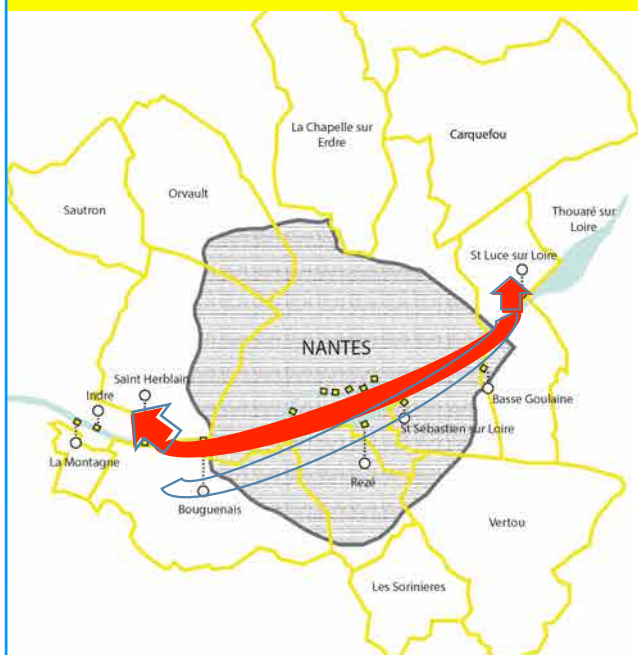
Rendre fluide l'accès en tout point de la ville, aussi bien sur terre que sur l'eau et oublier la césure physique que nous impose la Loire aujourd'hui. Créer un **maillage fluvial**, par la mise en place de navettes fluviales le réseau « **AQUABUS** »



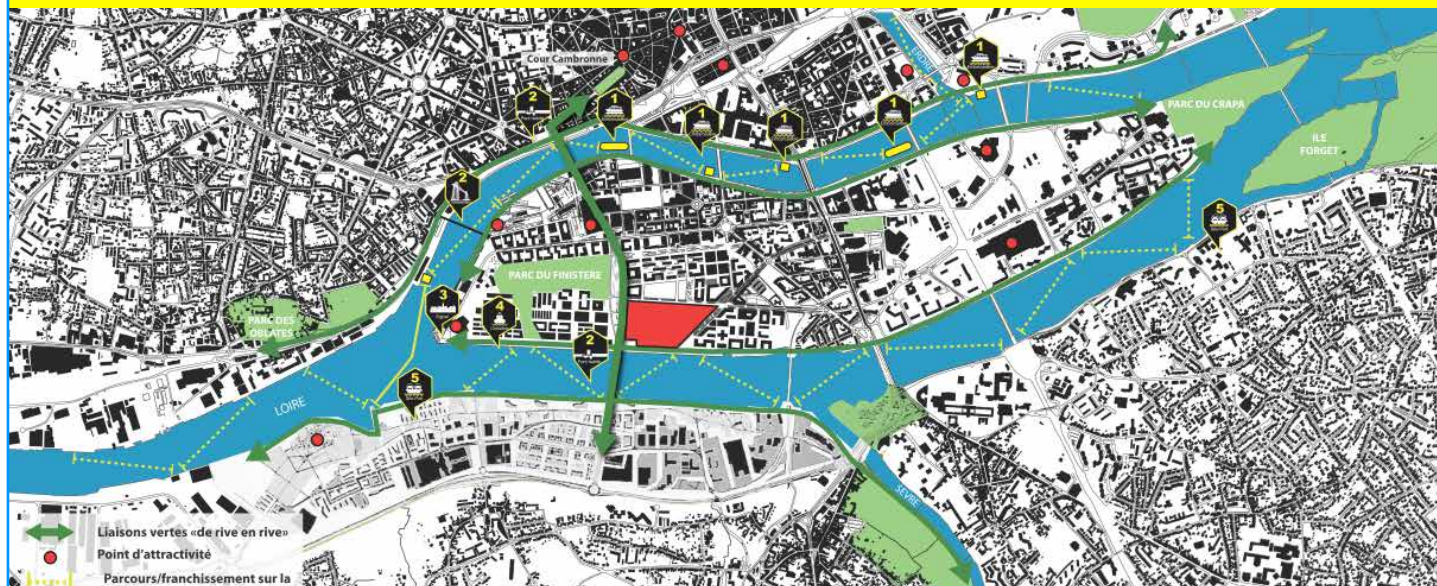
Connecting La Loire

La Loire devient une véritable **pénétrante** EST / OUEST de la métropole...

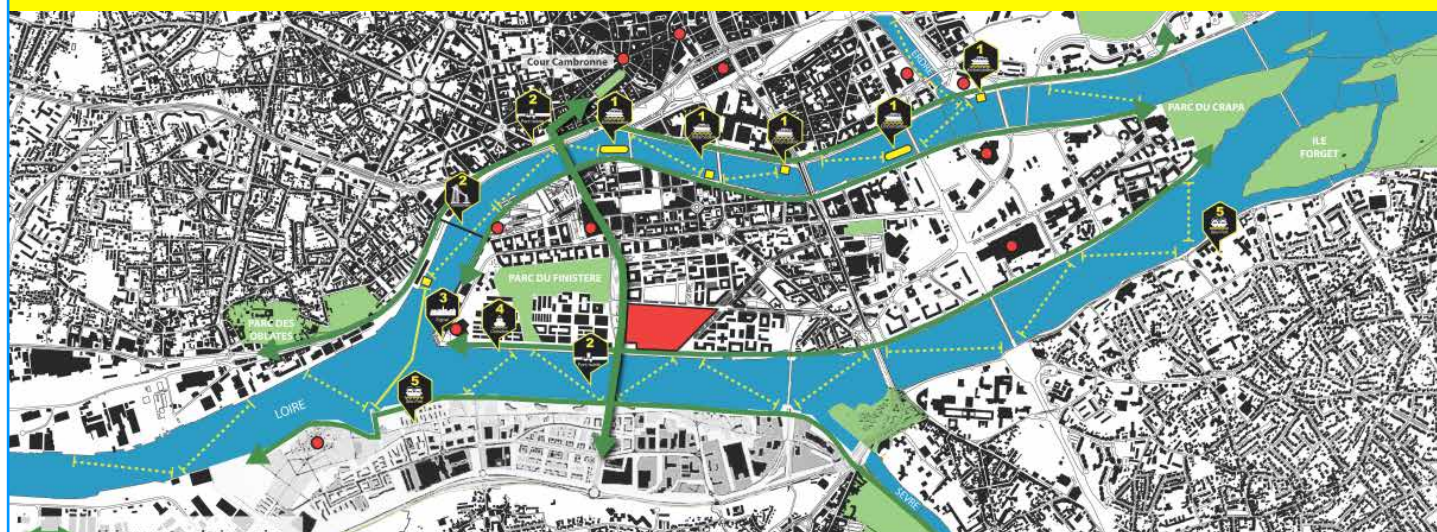
Jusqu'au cœur de l'île de Nantes



Ce **maillage** se développe de façon continue, allant d'une rive à l'autre, rythmé sur l'ensemble des autres circuits de transport.
Il pourrait être plus dense en se rapprochant du centre-ville historique pour venir s'étirer de part et d'autre de l'île de Nantes.



Les stations des navettes devront alors être situées dans le prolongement des stations d'arrêt de bus ou tramway et permettront ainsi de créer des « hubs » de mobilité, de transports en commun.
Ces **hubs** marqueront des repères dans la ville et pourront accueillir des équipements d'utilité tels que **stations vélos, stations point de collecte colis Internet, etc....**





Le silo Port

Pour diminuer le flux Nord / Sud des voitures, **des parkings silos** pourront ponctuer le parcours pour les automobilistes venant du Sud Loire aussi bien en amont qu'en aval de la Loire.

Ces parkings relais pourraient être réalisés en **parking silo immergés** dans la Loire, à l'image des « bluerings » et se connecter au réseau « **AQUABUS** »



Le silo port

Zones de parkings enterrés

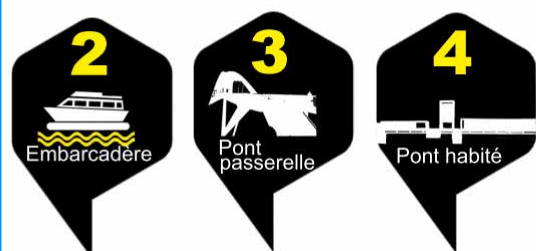
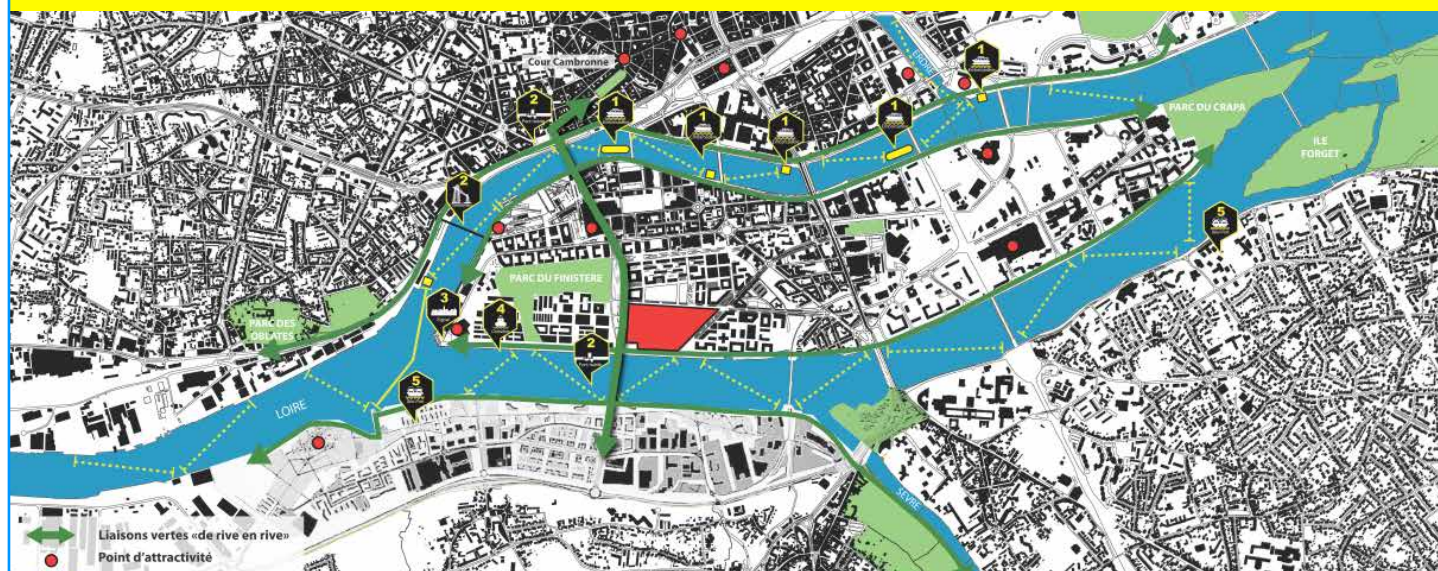


Les fluxviales

Rapprocher les rives

Liaisons vertes

L'attractivité de la Loire



Le rapprochement des rives doit se faire physiquement et visuellement par des **structures indépendantes** posées sur l'eau entre les rives, à l'image de grands pas Japonais jetés sur une pelouse.

Ces structures, **disposées aléatoirement** sur la Loire, permettent d'avoir une vision plus rapprochée du bâti, et opèrent une liaison intermédiaire.



#loirecobaty

Les barges

Des villages fluviaux pour créer des liens entre les quartiers, et **reconnecter** ainsi les deux rives entre elles



#loirecobaty

Les embarcadères

Les embarcadères pourront participer au développement de ces liens, mais aussi se prolonger sur l'eau et générer des espaces **d'activités partagées**.



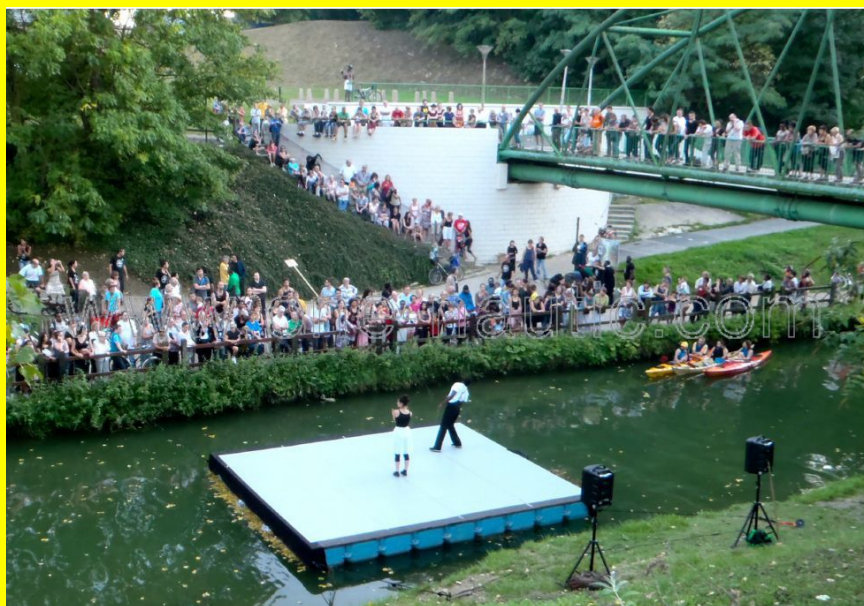


Pour éviter le problème de la marée sans complexifier leur conception, ces structures flottantes pourraient être indépendantes, flotter sur l'eau et être accessibles par les « **AQUABUS** »



Du fait de **leur indépendance**, elles peuvent être déplacées et disponibles comme support d'évènementiel. Elles peuvent être regroupées entre elles ou dissociées selon les besoins, l'été, place artificielle... recréer des urbanités sur l'eau.

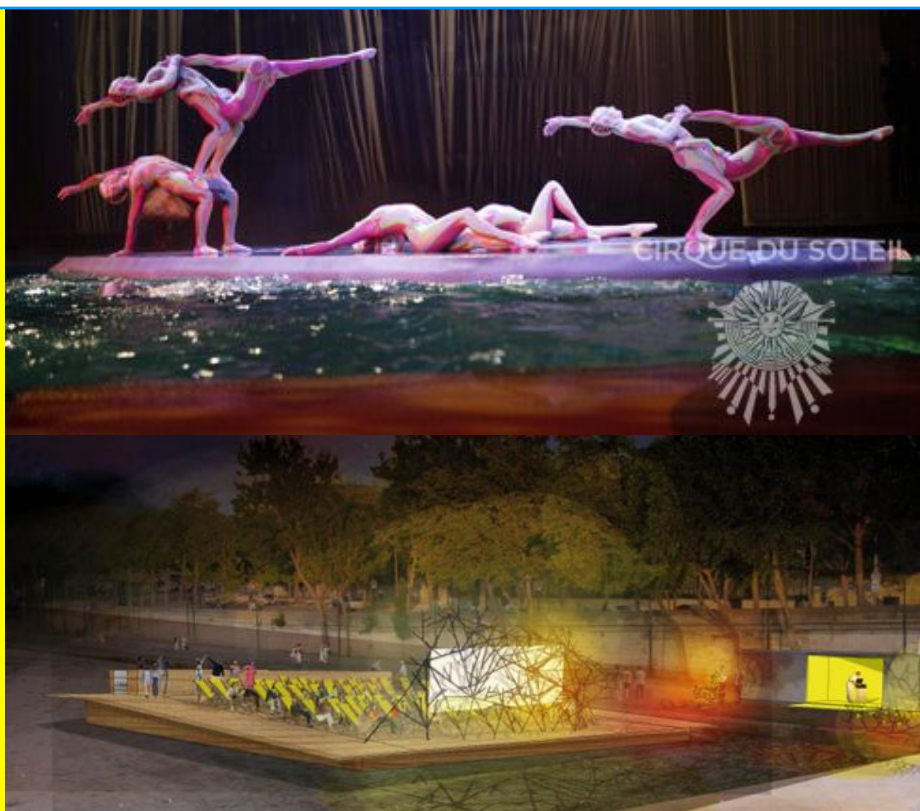
Les structures flottantes, pour rentrer dans un processus de démarche environnementale, pourront être réalisées en majorité avec des matériaux **recyclés**.





Danse

Cinéma



Jeux d'enfants





Jardins flottants



Logistique

#loirecobaty





#loirecobaty

Les ponts passerelles un lien entre quartiers

Ces ouvrages
permettent de
créer du **lien**
entre les
différents
quartiers



#loirecobaty

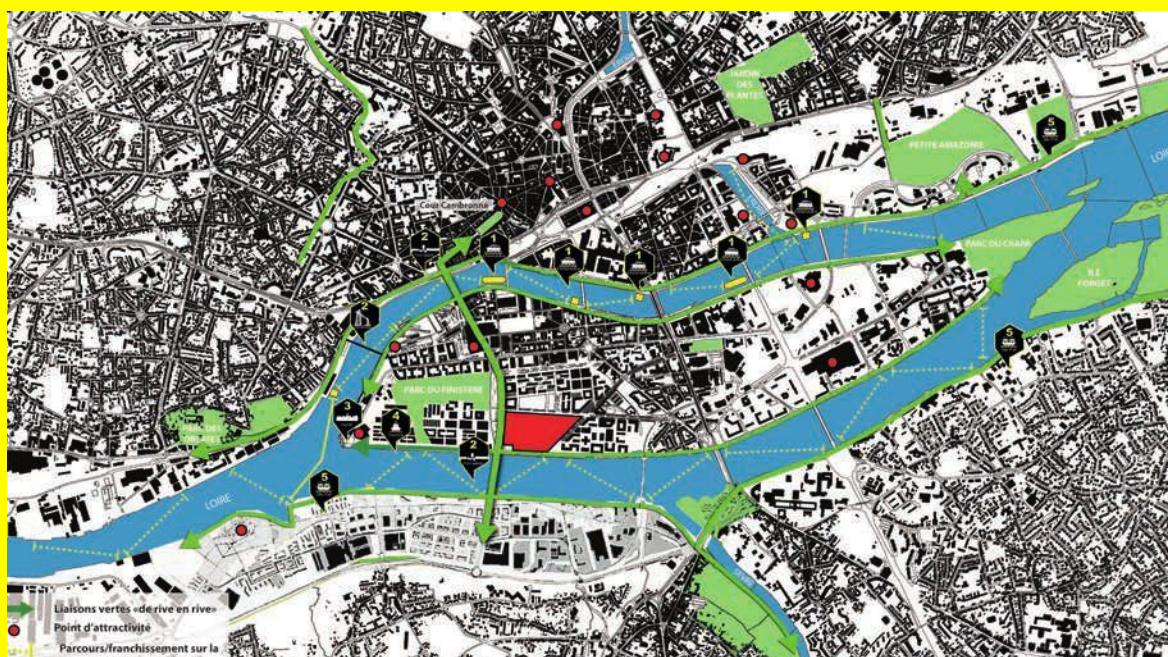
Les ponts passerelles un lien entre quartiers



Créer **des liaisons** vertes depuis le centre-ville jusqu'au cœur de l'Ile de Nantes pour agrémenter les parcours.



Une trame verte au cœur de la métropole nantaise

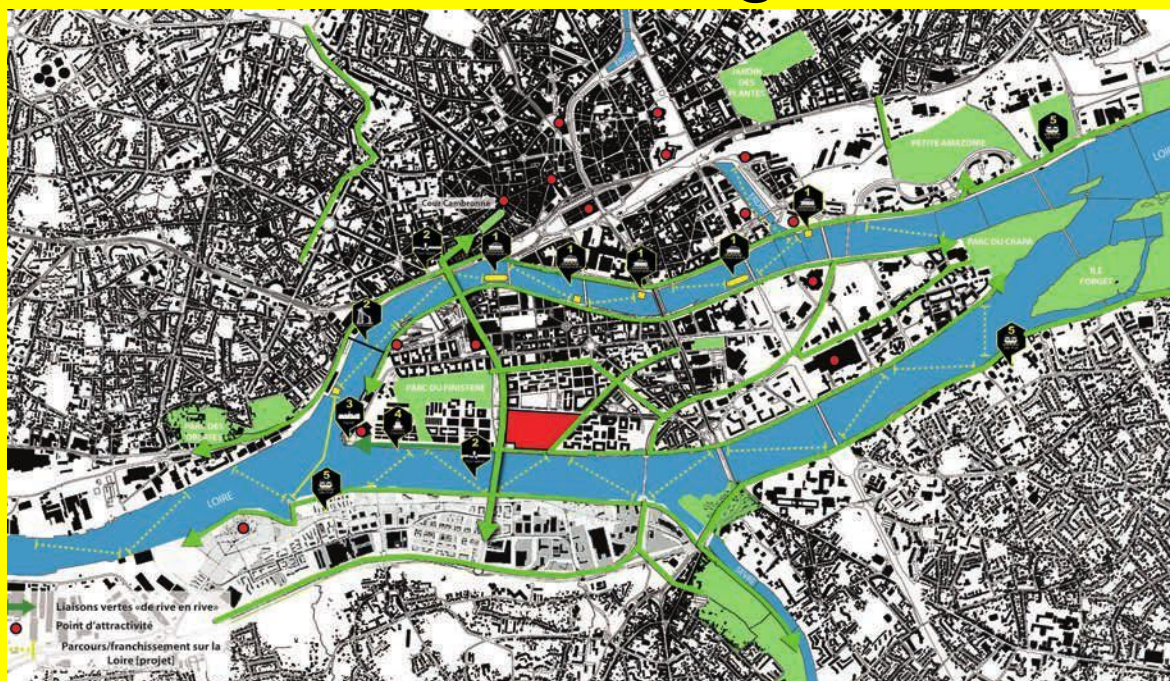




#loirecobaty

La green line

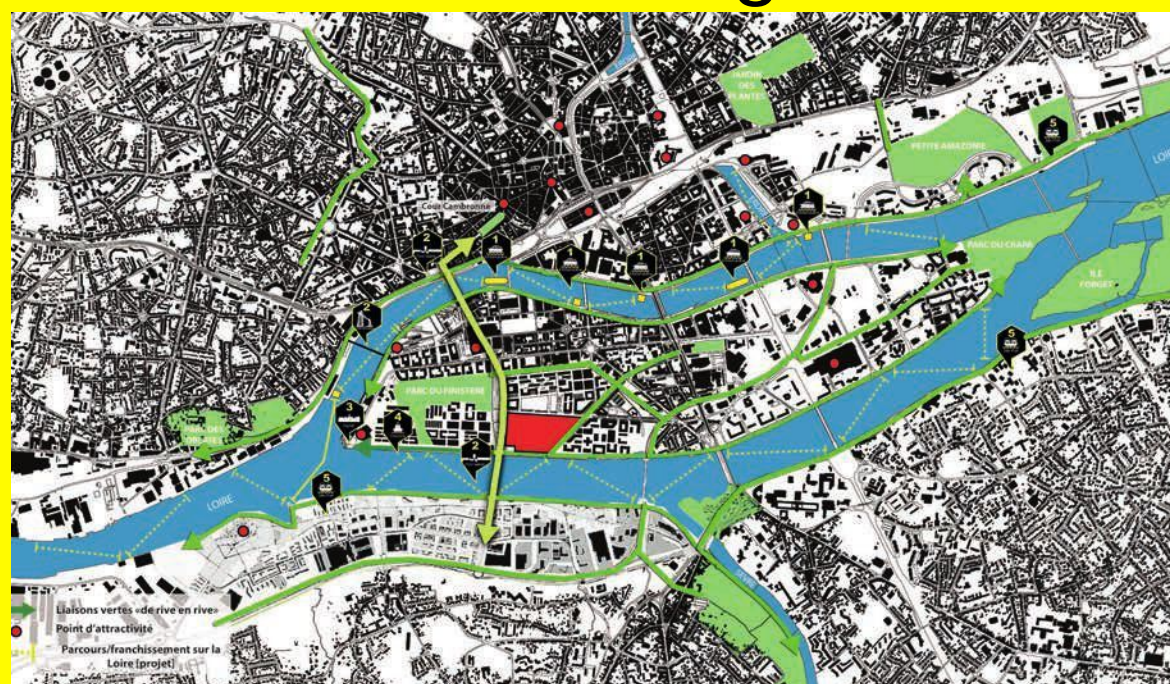
Le végétal structure l'île de Nantes et la ZAC des îles



#loirecobaty

La green line

Ces liaisons vertes, ces **tentacules verts**, doivent être réalisées en continu d'un point à l'autre et pouvoir se prolonger au gré du développement de l'urbanisme des quartiers.





#loirecobaty

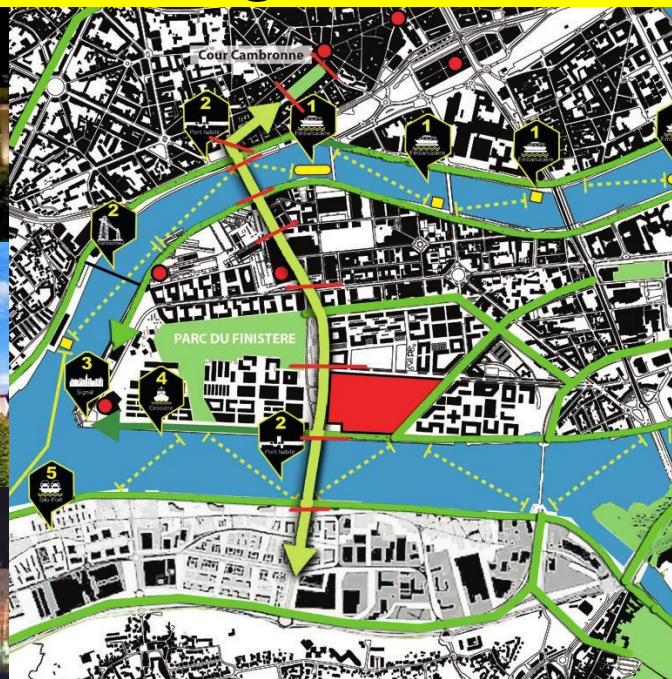
La green line

Une nouvelle green line parcourant la ville du 18^e siècle :

Graslin
Cours Cambronne
Rue Maurice Sibille
Place commandant l'Herminier
Quais de la Fosse



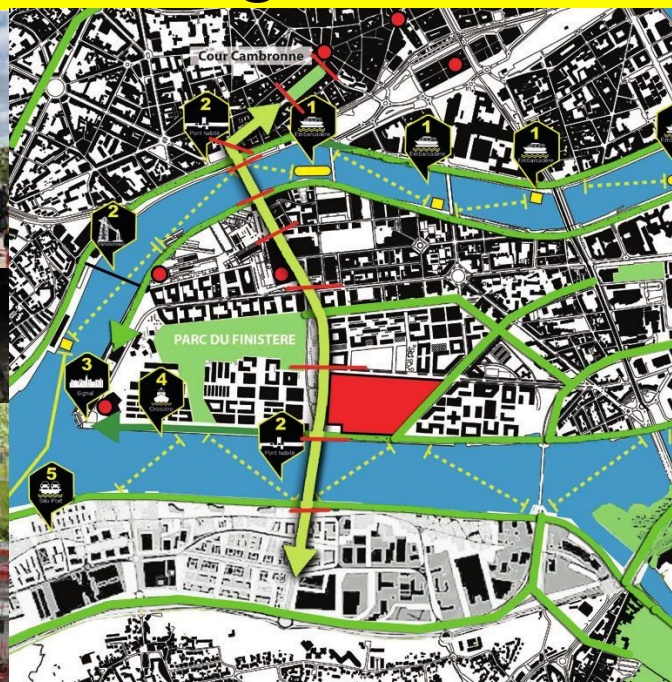
Un lien multifonction



#loirecobaty

La green line

La ville d'aujourd'hui et de demain :
Prairie au Duc
Fabrique
Quartier de la création
Parc du Finistère
CHU



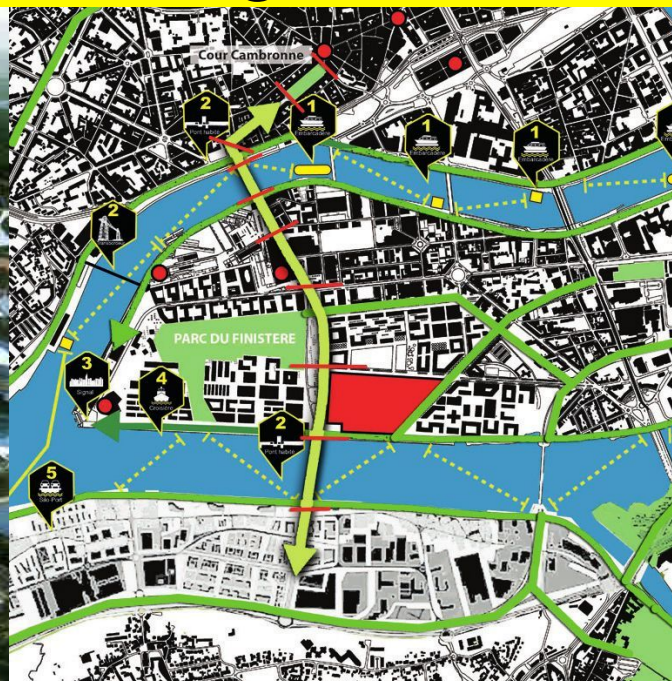


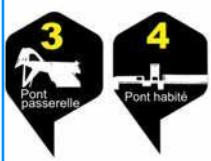
#loirecobaty

La green line

La ZAC des îles

Une green line renforçant le maillage vert pour :
Les continuités floristiques et faunistiques,
une calorisation du cadre de vie
Support de déplacements doux et d'usages





Les ponts habités ou multi fonctions

La continuité des jardins sur l'eau peut être pensée par l'aménagement de ponts jardins de telle sorte à **inciter au parcours**.

Ces ponts jardins pourront être **aussi habités** de quelques attractions ou même de commerces pour là aussi, ne pas interrompre la liaison commerce, d'un côté de l'autre de la rive.



Un franchissement doux, lieu de sociabilité





Lieu où travailler, avec des équipements, en lien avec les activités nautiques, le fret de Loire



Des lieux habités, ludiques, offrant des points de vues inédits sur le fleuve





Des lieux
habités
étonnants



Un lien
végétalisé,
prolongeant la
trame verte



Une green line lisible et support d'identité



Une green
line pour la
faune et la
flore,
À l'échelle de
l'homme



Les fluXviales

Rapprocher les rives

Liaisons vertes

L'attractivité de la Loire

Renforcer l'attractivité de la Loire par
l'implantation d'éléments bâtis à la fois forts et
structurants



Relancer les croisières

Du passé
faisons table
rase....





#loirecobaty

Relancer les croisières

Développer les croisières touristiques, par la création d'un port à l'extrémité de l'île de Nantes



Bordeaux



#loirecobaty

Développer les croisières touristiques, par la création d'un port à l'extrémité de l'île de Nantes



Le Havre



#loirecobaty

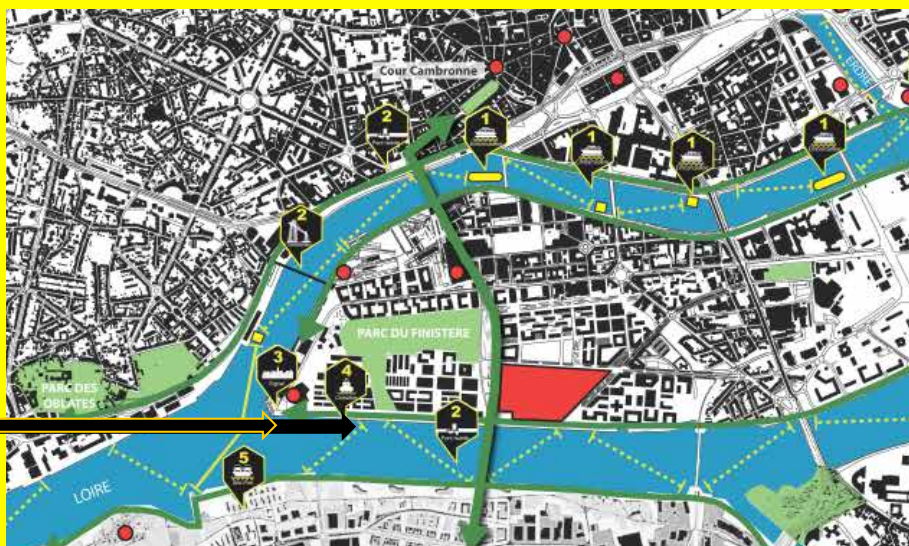
Les fluXviales

Rapprocher les rives

Liaisons vertes

L'attractivité de la Loire

Réaménager le quai Wilson pour faciliter l'amarrage des bateaux et l'embarquement des passagers, c'est faciliter l'accès à la ville, la rendre accueillante...





Le signal

Marquer l'entrée de la ville, depuis le fleuve, par un signal.
Implanter un élément bâti fort sur la proue de l'île de Nantes.



Le signal



6

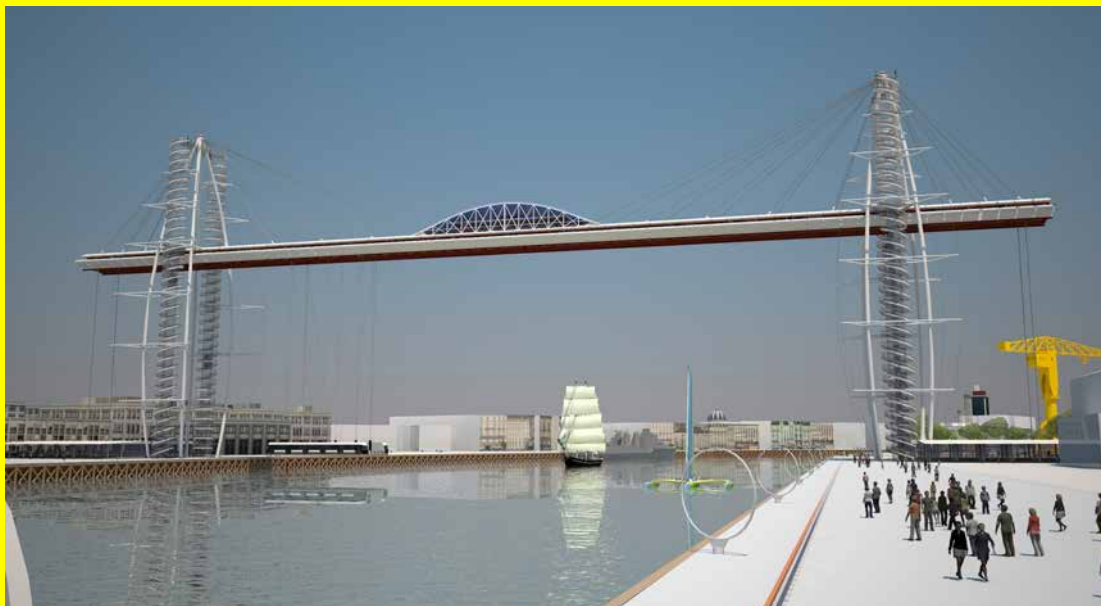


Signal

Le signal

Installer un pont transbordeur

- Moyen de franchissement
- Pont habité
- Valeur icône de la ville
- Attractivité internationale



6



Signal

Le signal

Gare d'accueil des passagers, des vélos, des 2 roues motorisés, des voitures, des busway... des tramway...





Le signal

Tablier du pont
devenant une véritable
rue aérienne...
Le pont devient habité
par les touristes et les
badauds qui s'y
promènent,
qui viennent y faire la
fête, se restaurer...





Le silo port

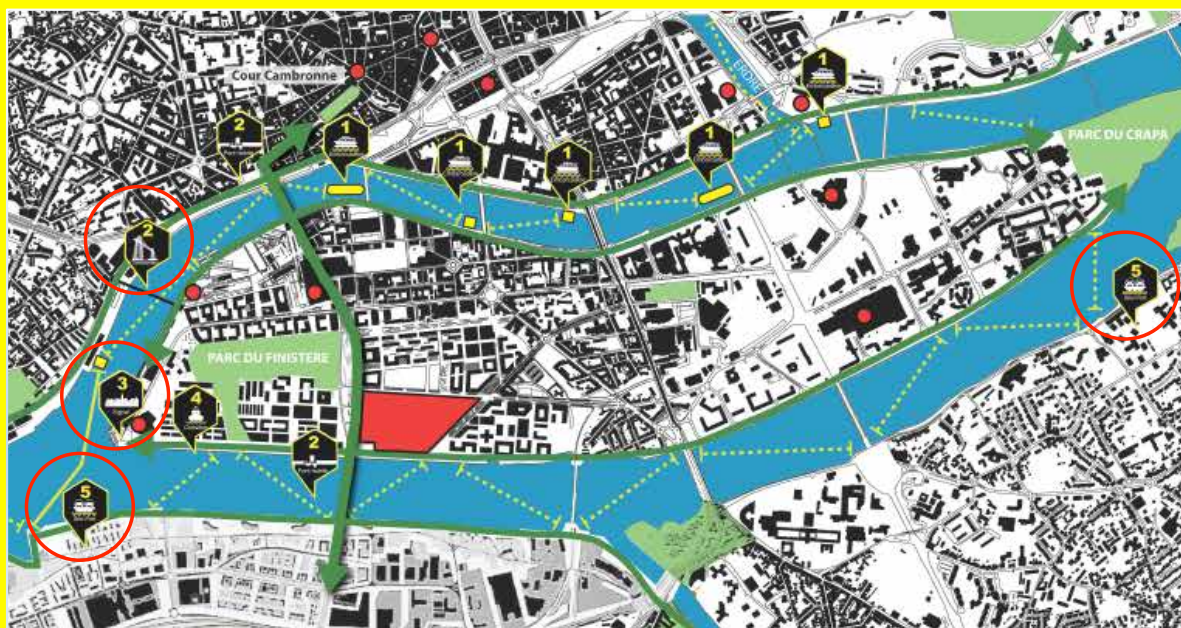
Véritable station touristique pour l'accueil des navigateurs, de passage ou cherchant l'amarrage... le Bluering s'insère parfaitement dans le paysage...



Le « bluering »



Les silos ports – signals





NANTES,
la LOIRE en SCÈNE

Theme:
MOBILITES
Les FRANCHISSEMENTS



#loirecobaty



En conclusion nos propositions sont :

complémentaires entre elles,
liées en fonction des thèmes,
avec peu d'impacts sur le trafic (effet constructions maritimes),
Et,
apportent des liaisons fluides entre les quartiers,
redonnent à la Loire ses lettres de noblesse en véritable acteur
économique.

18 Mars 2015

Crédits



Bluering damien
Grimont/David comy



Paul Poirier architecte/
Michel Virlogeux ingénieur -
les Transbordés - NPPI



Skyrise Miami - Berkowitz



Garden-Bridge-Arup



Paik Nam June Media Bridge
| Planning Korea



PVD planning ©inform
studio/Buro Happol



Faltazi marché flottant
les ekovores le lieu du
design



Present architecture



Bts design paris
berge de scène



Laurent Saint Val



Yanweizhou Park
by Turenscape



OMA & Luxigon



Studio Ja



Ryszard Rychlicki,



ANDREA SINIGAGLIA



Oma / Olin



AAUPC

Collectif des associations du patrimoine industriel et portuaire de Nantes



Nantes, la Loire et nous...

Le texte figure aussi dans les cahiers d'acteur du débat officiel

Un ensemble d'associations regroupées pour élargir leurs approches respectives du patrimoine, coordonner leurs activités, soutenir des projets communs, participer à l'élaboration des projets publics et privés (Président Arnaud BIETTE, Secrétaire Joël LEGLAND : 02 40 08 20 22)

Engagé depuis sa création, en 1994, dans la défense et la valorisation du patrimoine industriel et portuaire nantais, notre Collectif se devait de participer au Grand Débat placé sous le signe de la Loire. En effet, il n'a eu de cesse de rappeler que la Loire est le patrimoine majeur autour duquel gravitent tous les patrimoines que cherchent à valoriser les associations qu'il fédère, tant sur l'estuaire que sur la Loire-amont.

Ce débat arrive à point nommé pour rappeler que les choix d'implantation de grands équipements -tel celui du futur CHU sur l'Île de Nantes- devraient toujours intégrer la question de leur desserte comme donnée à part entière du projet et non comme une question annexe soulevée ultérieurement, une fois le choix opéré. La crédibilité même du choix et du débat public en dépend.

"Renouer avec le fleuve" : tel a été le leitmotiv qui a accompagné, ces vingt-cinq dernières années, la réflexion et les aménagements conduits sur ce qu'on appelle désormais

"l'Île de Nantes". La fermeture, en 1987, des chantiers navals de la Prairie au Duc a posé la question du devenir de traces industrielles et portuaires dans des paysages fortement structurés par elles et dans des espaces rendus disponibles pour une urbanisation, en plein cœur d'agglomération. Le Collectif a lui-même contribué à la sauvegarde de certaines de celles-ci et a été partie prenante dans le souci manifesté pour les prendre en compte dans le cadre des aménagements de l'Île de Nantes.

Mais le Collectif a aussi toujours insisté pour que le fleuve ne soit pas réduit à un simple miroir d'eau et pour qu'un lien vivant soit entretenu avec lui, condition nécessaire pour lui donner ce statut d'espace public qu'Alexandre Chemetoff appelait de ses vœux. Plusieurs associations du Collectif contribuent d'ailleurs à maintenir ce lien en navigant sur la Loire. C'est ce qui l'a conduit à réclamer, dès 1995, des équipements pour faciliter leurs activités, par exemple sur le bras de la Madeleine. Et c'est ce qui l'amène aujourd'hui à rappeler l'importance qu'il attache au caractère fluvio-maritime de ce bras nord de la Loire étroitement associé à l'histoire croisée du quai de la Fosse et de la ville.

En effet, ce bras permet de remonter le fleuve jusqu'au cœur de l'agglomération.

C'est un véritable amphithéâtre nautique dont le rôle est souligné par l'aménagement en gradins de sa rive sud, près du pont Anne de Bretagne, rôle conforté par la mise en scène de plusieurs manifestations sportives et culturelles (départ de la course Solidaire du chocolat, des Géants de Royal de Luxe, accueil du Belem...). Aux lancements de navires ont ainsi succédé d'autres "spectacles" et d'autres usages festifs en lien avec la Loire fluviale et maritime.

En outre, le caractère insulaire affirmé de cette partie aval de l'Île de Nantes est un élément clé d'un paysage et d'un imaginaire urbains qui font eux-mêmes patrimoine. Voilà pourquoi le Collectif prend position contre tout type de franchissement de ce bras qui nuirait à son accès nautique fluvio-maritime et propose d'y développer de nouvelles capacités d'accueil pour les bateaux. Il souhaite, en outre, que le quai de la Fosse -et le quai Wilson- soient traités autrement que comme de vulgaires parkings. Le quai de la Fosse pourrait trouver, dans le cadre de la poursuite du remaniement de l'axe gare d'Orléans-Chantenay-Cheviré, un aménagement à la hauteur de la place qu'il tient dans le site urbain, dans l'histoire et la mémoire portuaires nantaises et dans le souci affiché de promouvoir de nouveaux usages du fleuve.

En ce qui concerne le Bas-Chantenay, futur grand chantier urbain, le Collectif, comme en témoigne la commande faite par lui, en 2001, d'une étude sur ce secteur, souhaite l'intégration du patrimoine industriel-portuaire (cales, grue, salle à tracer, bâti industriel...) aux aménagements en cours et à venir. Ce patrimoine fait écho à celui de la Prairie au Duc et offre, à l'échelle du site de fond d'estuaire, un ensemble cohérent de marqueurs d'activités humaines qui ont façonné le paysage urbain et portuaire. Ils permettent d'inscrire les aménagements projetés dans la longue histoire des relations tissées entre les Nantais et la Loire.

Le projet de franchissement entre Chantenay et Rezé est partie prenante de ces aménagements. Ici un constat s'impose : l'existence du port à bois de Cheviré et du terminal céréalier de la Roche-Maurice, eux-mêmes tributaires de la zone d'évitage située en amont, conditionne le choix du type d'ouvrage. Mais par delà ce constat, et sans ignorer les problèmes posés par les déplacements dans une ville-centre où la densification urbaine renforce leurs flux, la Loire ne saurait être réduite à un simple obstacle à franchir, vision réductrice qui augurerait mal de la volonté constamment affichée de "renouer" avec elle. Il serait paradoxal que la navigation soit le parent pauvre des nouveaux usages du fleuve et du nouveau rapport avec la Loire qui sont aujourd'hui au cœur des enjeux du Grand Débat.

La création, en 2005, d'une navette nautique entre la gare maritime et Trentemoult préfigure bien le rôle de chemin d'eau que peut tenir à nouveau la Loire. Des dessertes complémentaires vers l'amont et l'aval sont ainsi souhaitables. Elles contribueraient à affirmer le rôle de lien joué par la Loire entre communes de

la métropole riveraines du fleuve. Quant à l'accueil des paquebots, les conditions peu engageantes de sa mise en oeuvre posent la question d'une réelle volonté de compter celui-ci au nombre des activités touristiques.

Ce qui est vrai pour le transport de passagers ou pour la navigation de plaisance l'est aussi en matière de fret. Comment se résoudre à ce qu'un fleuve comme la Loire ne soit pas utilisé à cet effet ? Certes les coûts de dragage et l'impossibilité pour certains navires de desservir en pleine charge les terminaux nantais pèsent sur le devenir de ces derniers. Mais faut-il pour autant renoncer, d'emblée, à tout transport de fret, tous gabarits de navires confondus ? Si l'entêtement nantais à conserver un port de mer rivalisant avec celui de l'aval a été, à certains égards, lourd de conséquences pour le fleuve et la ville de fond d'estuaire, cela doit-il aujourd'hui conduire à négliger des usages fluviaux et maritimes conciliables avec les impératifs économiques et les exigences écologiques ? L'exemple offert par d'autres ports européens ne pourrait-il être retenu, tout en tenant compte des spécificités de l'estuaire de la Loire ?

Dans le prolongement du Grand Débat et par delà la synthèse envisagée, le Collectif suggère la mise sur pied d'une commission pérenne et indépendante pour explorer les réflexions et propositions avancées et inscrire dans la durée le souci manifesté de "renouer avec la Loire". Aux côtés du patrimoine industriel et portuaire, ce sont aussi les usages liés à la navigation sur le fleuve qui méritent d'être enfin pleinement intégrés au projet urbain. En effet, ceux-ci ont une incidence directe en matière de traitement des rives, d'articulation entre le fleuve et les quartiers riverains, comme en matière de

franchissements et de déplacements à l'échelle de la métropole et de l'estuaire. Oui, la question est bien de savoir quel fleuve Nantes prétend avoir aujourd'hui "au cœur".

26 janvier 2015

Alain Doaré

Président de "la Cale 2 l'Île"

Avec le concours de :
Chrystelle Gauthier,
coordinatrice de projet culturel et patrimonial,
Gaëlle Paroutaud,, Hugo Chapelon, Constant Boerwinkel, étudiants ENSA

Nantes, la Loire et nous...

Projet d'un observatoire de médiation culturelle et patrimoniale maritime et fluviale



chrysgo@laposte.net



alain.doare@gmail.com

Le texte figure aussi dans les cahiers d'acteur du débat officiel

Depuis quelques années, notre expérience dans le domaine du patrimoine maritime et fluvial de l'agglomération nantaise a été l'occasion de nous rendre compte à quel point notre fleuve "La Loire" et ses affluents étaient fortement porteurs de projets. Après avoir participé à diverses actions de valorisation autour du patrimoine maritime et fluvial sur la Loire, nous avons pu mesurer les enjeux socioéconomiques que pourraient engendrer ces actions, mais également les mixités culturelles, sociales et intergénérationnelles qu'elles pouvaient susciter.

Par ailleurs, pouvant aisément s'associer à d'autres domaines culturels, comme par exemple la peinture (Joël Dabin : Inspirations Marines, Estuaire 2013.....), la littérature (Jules Verne...), la science (l'eau, la flotabilité...), la Loire constitue une source économique et touristique indéniable, qui prend tout son sens dans une ville labélisée ville d'Art et d'Histoire. Il existe une véritable demande pour ces projets collaboratifs et fédérateurs, car ce partage de savoir-faire contribue au développement d'un réseau culturel et patrimonial entre les différents acteurs de l'agglomération nantaise, de l'estuaire et de la coopération Nantes / St-Nazaire.

De ce constat, et au regard des richesses que possèdent les associa-

tions de sauvegarde du patrimoine maritime et fluvial (archives, savoir-faire traditionnels, collections de bateaux...), nous avons imaginé un lieu de découverte, d'information et de transmission de savoirs traditionnels à destination de tous les publics. Un lieu scénographique, modulable, offrant au public une déambulation rythmée de points de vue originaux sur la Loire, les bateaux, le patrimoine.

Objectifs :

- Faire vivre un patrimoine vivant, "La Loire et ses affluents", en valorisant le patrimoine maritime et fluvial de l'agglomération nantaise et de l'estuaire, ainsi que le savoir-faire des associations
- Protéger les bateaux des dégradations
- Offrir un lieu ludique et pédagogique et citoyen accessible à tous.

Le projet se constitue de trois axes, s'appuyant sur les différentes ressources des associations :

1. Axe culturel et informatif : L'Observatoire : lieu de médiation culturelle et patrimoniale

Lieu d'échanges, de manifestations et d'expositions à destination du public

2. Axe patrimonial : L'Observatoire : lieu de découverte et de transmission du patrimoine maritime

Aide à l'insertion sociale et Aide à la formation professionnelle

Ateliers de "Découverte de la vie maritime" à destination du public

3. Axe éducatif : L'Observatoire, lieu éducatif et citoyen

Activités pédagogiques à destination du public scolaire

Projet éducatif à caractère scientifique et technique.

1- L'observatoire : lieu de médiation culturelle et patrimoniale

Concept : Lieu d'échange, de manifestation et d'exposition à destination du public

Pour informer le public, une signalétique permanente rythmera le parcours déambulatoire :

- sur l'histoire de la navigation nantaise : La Loire et ses affluents
- sur les bateaux ayant marqué l'histoire maritime et fluviale de la région
- sur les activités artisanales et traditionnelles de la charpenterie maritime.

Pour alimenter la mémoire du passé maritime et fluvial de la région, une programmation d'expositions de toute nature (littéraires, artistiques, photographiques...) peut être mise en œuvre, valorisant ainsi les riches collections de bateaux ou d'archives que possède chaque association ou institution. **A savoir :** Il y a 14 chantiers de construction navale à Nantes depuis 1850 et 18 bateaux de la région sont classés monuments histo-

riques sans compter ceux labellisés BIP (Bateau Intérêt Patrimonial).

Ces expositions pourront faire l'objet de visites sur différents bateaux à quai et de navigations sur la Loire. Ce projet participe pleinement à l'action patrimoniale de la ville de Nantes qui englobe tous les enjeux d'histoire et de la mémoire, pour un développement culturel et touristique.

2- L'observatoire : lieu de découverte et de transmission du patrimoine maritime

Concept : La mise en place d'ateliers pour accompagner l'aide à l'insertion sociale et à la formation professionnelle

L'Observatoire a vocation à devenir un lieu de découverte et de transmission de savoirs, en initiant les jeunes, le public et les personnes en recherche de formation aux métiers techniques (bois, dessin industriel, ingénierie navale...) et à la filière patrimoine ou maritime.

La pratique d'ateliers "de transmission et de découverte du patrimoine maritime" permettra ainsi de promouvoir cette filière patrimoine et

technique souvent méconnue du public et délaissée par les jeunes. Par ailleurs, la mutualisation et la médiation de savoir-faire technique permettent l'implication et l'intégration d'un individu dans un groupe social. C'est également un domaine qui gagne plus d'intérêt chez les hommes et donc une alternative intéressante pour prévenir les situations d'isolement, caractérisées dans nos villes aujourd'hui.

3- L'observatoire : lieu éducatif et citoyen

Concept : Des activités pédagogiques à destination du public scolaire, des projets éducatifs à caractère scientifique et technique

Des ateliers d'accompagnement pédagogique, explorant les thèmes comme l'eau, le bois, le vent (pour les cycles 2 et 3), la mécanique (pour le cycle 4)... à travers le patrimoine fluvial, peuvent être mis en œuvre.

En lien avec le programme scolaire et en étroite collaboration avec les enseignants et le réseau de la Culture Scientifique et Technique de l'agglomération, les ateliers d'applications pratiquées au sein de l'Ob-

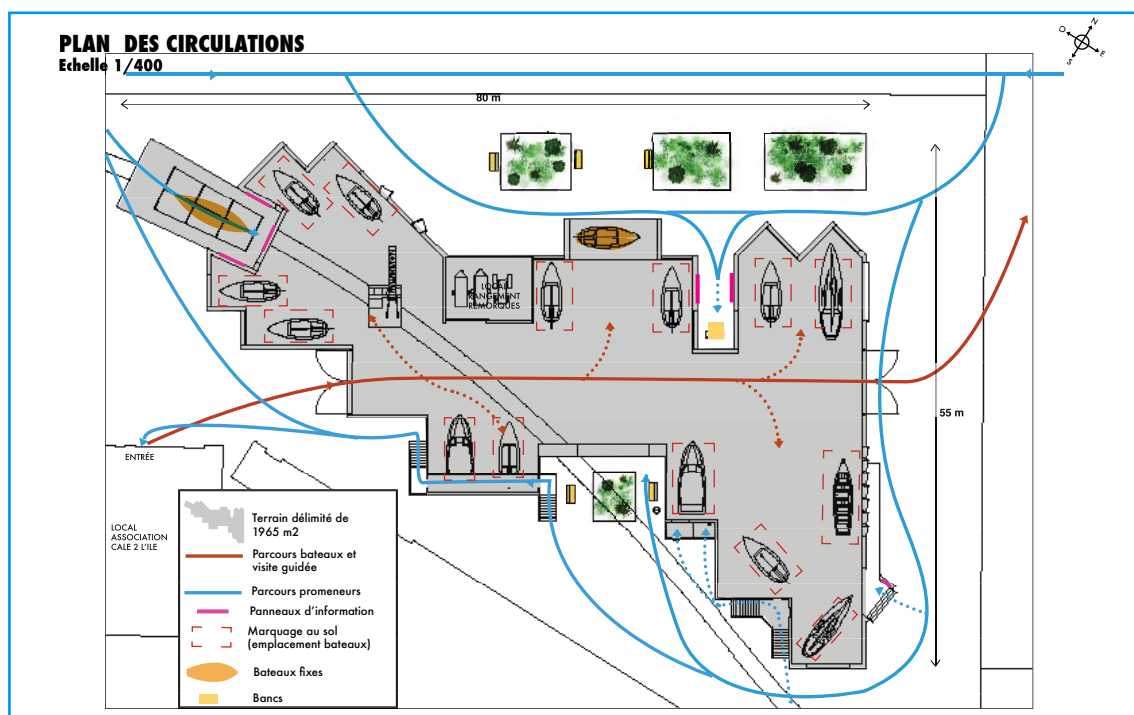
servatoire permettent d'apporter une complémentarité à l'enseignement des sciences et de la technologie. L'esprit de cet accompagnement est de construire ensemble un parcours pédagogique et complémentaire, invitant les élèves à un esprit de réflexion, de création et de collaboration.

Conclusion

Ce projet de création d'un observatoire de médiation culturelle et patrimoniale maritime et fluviale, a à cœur de faire vivre un patrimoine vivant, La Loire, et de promouvoir le patrimoine maritime et fluvial à travers la découverte, l'information et l'initiation. Ici, l'observatoire n'est pas seulement un lieu de contemplation, il devient un lieu d'échange convivial, éducatif et citoyen.

En explorant les différentes facettes qu'offre ce patrimoine naturel, cette initiative constitue une alternative intéressante pour stimuler la vie sociale, culturelle et éducative, à l'échelle de Nantes, de l'agglomération, de l'estuaire et de la coopération Nantes/ Saint Nazaire.

13 novembre 2014



VUE GÉNÉRALE DU PROJET



Luc Dupont

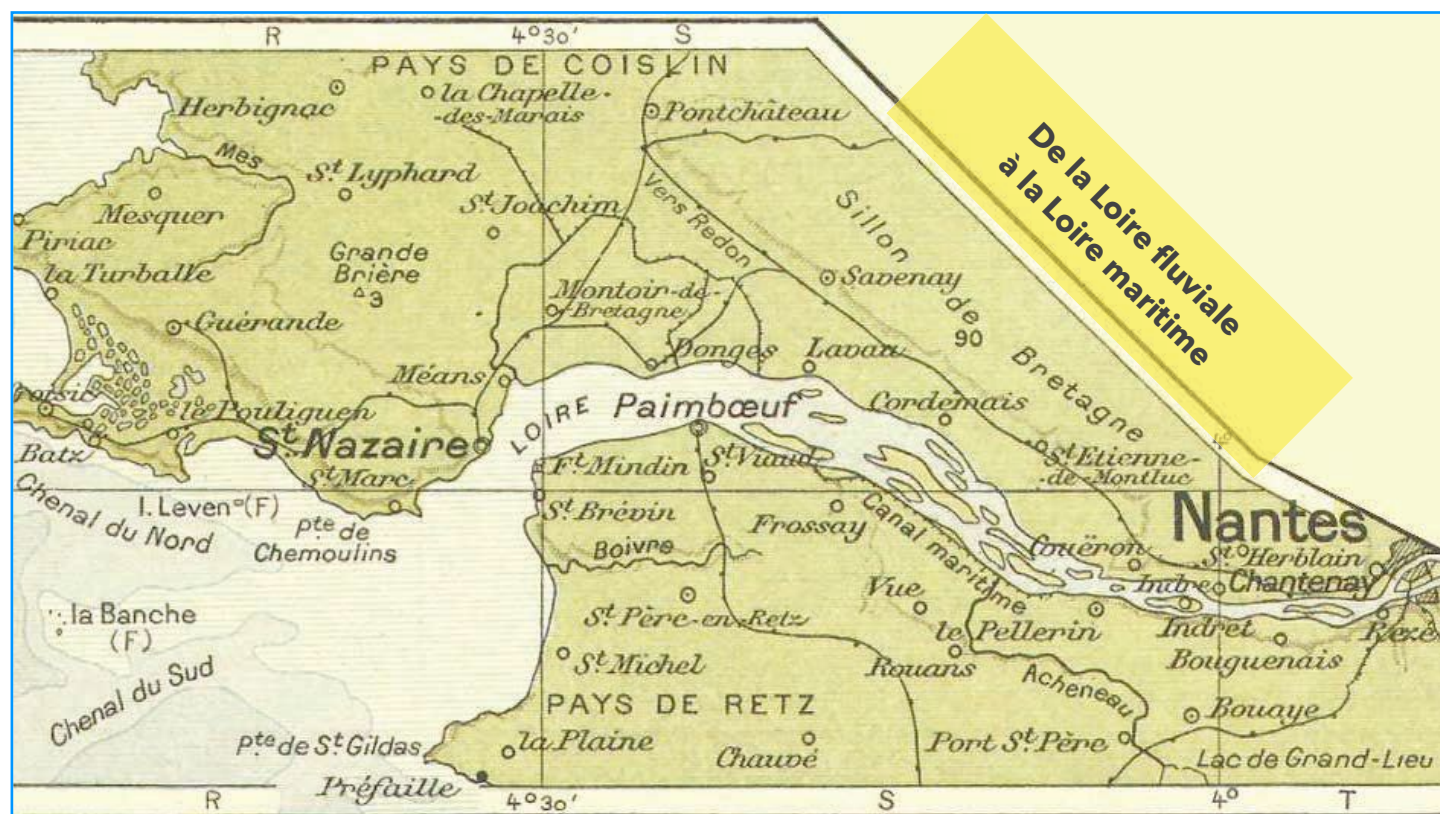
Nantes, la Loire et nous...

Au coeur de la ville, la Loire au coeur des Nantais

luc.dupont.parking@gmail.com



De la Loire fluviale à la Loire maritime ; la rivière de Nantes



Comme toute cité, la situation de Nantes est commandée par sa géographie. Au pied du Sillon de Bretagne, le vaste lit de la Loire ici se ramifie dans une multitude de bras atténuant les effets de la marée et offrant des largeurs de franchissement compatibles avec les techni-

ques de construction des ponts. Longtemps, à Nantes, ils ont été les premiers ponts de Loire. Deux autres rivières, l'Erdre et la Sèvre, navigables, permettent de prolonger les échanges avec l'arrière-pays. Enfin, de nombreux et beaux ruisseaux, le Cens, la Chézine, l'Aubinière, le ruis-

seau des Gohards, complètent l'empreinte de l'eau sur le territoire nantais en dessinant une morphologie urbaine remarquable. Bien à l'abri des humeurs de la mer, une position idéale pour que les hommes s'y posent, y vivent et y aient le dur désir de durer.

Un axe fluvio maritime coupé d'un axe routier, Nantes



Ainsi, placée au carrefour de nombreux cours d'eau, proche de routes maritimes, Nantes sera une ville d'échanges avec les ports du nord de l'Europe et au sud, avec les ports d'Aquitaine, d'Afrique et enfin de l'Amérique du sud ou de la Méditerranée ; le vaste monde. Au niveau régional, les échanges se feront principalement avec les autres ports bretons de la côte atlantique, côte hospitalière qui accueille de nombreuses cités halieutiques en "bord de mer" alors que, plus au sud, la topographie oblige les hommes à placer leurs lieux d'habitation très en retrait de la mer, limitant d'autant le nombre de ports et par suite les échanges.

La vocation maritime de Nantes est aujourd'hui illustrée par le classement de son port en terme de tonnage qui, sur sa seule partie nantaise, en fait le premier port de Bretagne.

La "rivière de Nantes", ainsi nommée par les marins, est la porte d'entrée du fleuve et non la sortie.

Cette fonction maritime et commerciale a permis de développer de

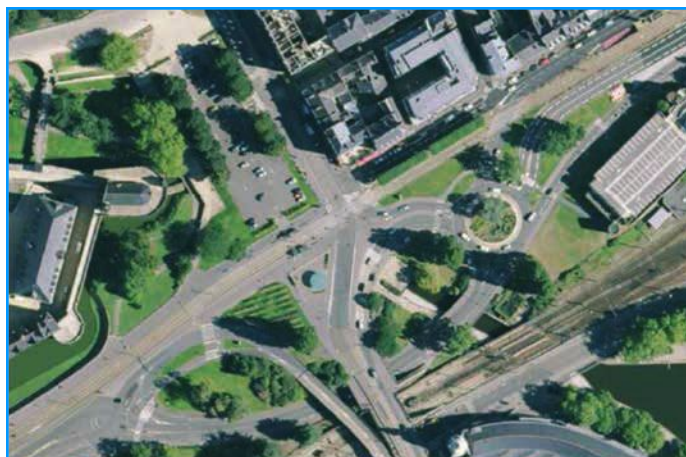
nombreuses industries en tout premier lieu de construction navale, image de Nantes, mais aussi l'industrie de la conserve qui a essaimé d'Audierne à Pornic. Cette Loire maritime est aux antipodes de la Loire fluviale, le plus beau fleuve d'Europe, axe d'échange entre la France et la Bretagne. Les permanences géographiques et humaines durent. Le découpage institutionnel et technocratique, qui a placé Nantes hors de son environnement régional fait de solidarités techniques, économiques et sociales, a affaibli considérablement notre cité. Cette approche fait partie intégrante du débat sur la Loire.

Un tel constat ne se traduit pas pour autant par un isolement d'avec la Loire fluviale. Bien au contraire, elle donne à Nantes un atout rayonnement. Plus à l'Est, les habitants des Marches de Bretagne avaient d'ailleurs bien compris combien une frontière est avant tout une charnière, une porte d'entrée et de sortie, un passage obligé où les échanges enrichissent les cultures. Revenons à Nantes.

Au coeur du centre, la Loire a été effacée, dans la première partie du XXe siècle. La confluence avec l'Erdre, gommée, invisible.

S'il est un premier acte, un premier signal fort, un premier message à donner aux Nantais pour qu'ils se réconcilient avec leur histoire et leur cité, pour mieux la projeter dans l'avenir, c'est de redonner vie, de redonner vue au fleuve et cela commence au centre avec la suppression de l'hideux parc de stationnement qui recouvre et cache l'Erdre et le canal de Nantes à Brest, à pied du Château des Ducs de Bretagne. Alors que ce "faubourg" en lisière du centre-ville peine à s'y accrocher, dans le cadre du projet gare, la suppression dudit parking et de la dalle recouvrant l'Erdre permettrait de restructurer magistralement ce quartier où bute tout embellissement urbain. En un mot, il y a là une opportunité pour renforcer la cohérence entre les aménagements successifs et ceux à venir. Un trait d'Union entre la Loire fluviale et la Loire maritime.

Hier, aujourd'hui et... demain



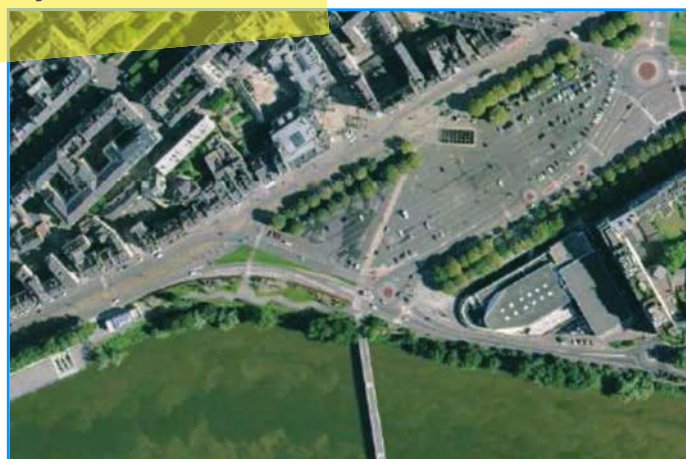
Continuons la flânerie. Le long du bras de la Madeleine, une voie sur berge, un long ruban enrobé de noir, un véritable linceul de la Loire, vestige de la bagnole triomphante, enlève aux nantais un lieu de premier choix de réconciliation avec le fleuve. Ici, les respirations maritimes sont enivrantes. Au lieu de cela, une barrière de bitume nous prive d'une

déambulation reposante. À défaut de supprimer cet axe autoroutier, il pourrait être restitué aux piétons épisodiquement, le week-end, ou à la saison estivale.

Je chemine encore, et la place de la Petite Hollande, autre lieu sacrifié à la déesse bagnole, accentue le fard bitumineux du centre-ville. On parle ici de les enterrer dans un parking

dispendieux et dans cet ancien lit de la Loire. Pourtant, une remise en eau partielle de cet espace n'est pas une utopie de quelques urbanistes et architectes amoureux de Nantes. Là encore, une formidable opportunité pour redonner au cœur de la ville, la Loire au cœur des Nantais.

Témoignage d'une époque révolue. Même pas belle !



Descendons plus encore et nous arrivons au bas Chantenay. Photo sympathique d'un passé révolu qui fit la gloire de la bourgeoisie oisive et la pauvreté des ouvriers, plus pauvres encore quand ils étaient bretonnants. Mais aussi aujourd'hui lieu exceptionnel dans l'imaginaire urbain, exposition plein sud, tout à reconstruire. L'aménagement de ce

quartier montrera la capacité des nantaises et des nantais à se projeter dans l'avenir, prolongeant un continuum architectural, social, économique et culturel. Ne pas se rater. Et là, on pense bien évidemment à la situation qualifiante du quartier. Un plateau tabulaire, avec une desserte exceptionnelle ; voie d'eau, voie ferrée, voie routière. Les trois en un.

Tout est dit ou presque. Ce quartier de demain peut s'inscrire dans la transition énergétique. Il a à disposition l'eau, le vent et le soleil. On imagine assez aisément un laboratoire sur la propulsion navale et vélique, l'énergie du quartier largement puisée aux rayons du soleil, l'eau pour support de transport des hommes et des marchandises.

La terre et l'eau, une douce complicité



On change de rive et de paysage. Le Rez (au niveau de, au ras de). Ici, le fleuve et la terre ne font pas de vagues. On les entend à peine. Moins urbanisé, pas d'immeubles ventrus et cossus. Une architecture qui se fait à peine remarquer, discrète, paisible. Des paysages plus "naturels". De Trentemoult à Bellevue, une Loire intime, cachée, peu connue. Elle mérite pourtant de se dévoiler, mais dans la discrétion. On a le sentiment que le découpage communal a sectorisé les aménagements timides de ces zones humides. Le débat sur la Loire arrive à point nommé pour donner du sens aux aménagements actuels et futurs. Pour les replacer dans une cohérence d'ensemble, en miroir ou en complément de la rive droite.

Entre les deux rives enfin, les îles ; Île Beaulieu, Île Sainte Anne, la Prairie au Duc, la Petite Biesse, la Grande Biesse, aujourd'hui toutes réunies dans la seule île de Nantes. Territoire de projet des années 2000, une histoire à mémoriser, là encore marquée par la Bretagne notamment dans la toponymie viaire (même s'il y a eu des tentations de l'effacer) rappelant les grands noms qui ont fait

l'histoire de Nantes et de la Bretagne, d'Alain Barbe Torte et Arthur III à Fernand Crouan et Léon Bureau.

Un acronyme chasse l'autre. Hier, les ACB (Ateliers et Chantiers de Bretagne), demain un immense CHU. (On espère que les patients lézarderont en toute quiétude, loin du bruit incessant des avions). Vue imprenable sur la Loire et au loin le pays de Retz, devant, l'estuaire.

L'estuaire, et on revient au début du propos, est, pour Nantes, gage de sa spécificité qui ne peut pas être ligérienne au sens régional du terme. Ce mot galvaudé qui appartient aux êtres, objets et choses du long de la Loire, ne peut certainement pas désigner les habitants d'une région hors sol, hors des bassins de vie différenciés de ce fleuve, hors du temps. Qu'aurait en commun, en avenir, un habitant de Saint-Etienne et un habitant de Nantes ? Je préfère les châteaux de la Loire aux châteaux ligériens. On ne ferait pas mieux pour placer Nantes sur la double orbite, du doute et de l'indifférence. Le débat sur la Loire, ce n'est pas seulement, pour chaque citoyen, le prétexte pour donner sa recette pour tel ou tel aménagement, re-

cette parfois bien éloignée des réalités financières de la collectivité, (nos capacités financières), c'est avant tout un lieu d'écoute, un lien entre les élus et la population au-delà des courtes et parfois amnésiques campagnes électorales. Cette contribution n'a pas d'autre ambition que de participer au débat entre les nantaises et les nantais de tous âges, de toutes origines, de tous les jours, qui trop souvent n'ont même pas le temps de regarder la Loire et moins encore de l'aimer.

22 avril 2015

Nantes, la Loire et nous...

ÉCOPÔLE CPIE Pays de Nantes et du réseau de l'environnement

contact@ecopole.com

26 mars 2015

Écopôle, association labellisée CPIE Pays de Nantes, est un réseau d'associations, d'entreprises, de collectivités, de particuliers... agissant pour l'environnement et le développement durable dans l'agglomération nantaise. Comme tête de réseau, Écopôle constitue un espace local d'information, d'échange, de médiation et de coopération.

Les auteurs et contributeurs

Le Conseil d'administration d'Éco-pôle CPIE Pays de Nantes s'est emparé du débat sur la Loire en novembre 2014 et a mandaté plusieurs administrateurs et adhérents pour animer une contribution collective. Deux réunions et plusieurs échanges via internet ont permis de construire la contribution suivante, dont la mise en forme finale a été assurée plus particulièrement par :

- Denis Clavreul, administrateur, ancien président de 2008 à 2014 et adhérent individuel d'Écopôle CPIE Pays de Nantes
- Michel Mayol, administrateur d'Écopôle CPIE Pays de Nantes au titre de Bretagne Vivante
- et Simon Sandoval, chargé de mission Développement Durable et Patrimoine à Écopôle.



Les dessins et aquarelles ont été réalisés par Denis Clavreul

Contribution d'Écopôle CPIE Pays de Nantes et du réseau de l'environnement au grand débat "Nantes, la Loire et nous"

En complément de ce que les associations membres de son réseau expriment en leur nom propre à cette étape du projet, Écopôle CPIE Pays de Nantes a pris l'initiative d'inviter celles-ci, ainsi que des adhérents individuels, à réfléchir et imaginer une contribution collective. Conformément aux principaux objectifs du projet associatif d'Écopôle, cette contribution est motivée par le souci de sensibiliser les habitants et d'inscrire des propositions concrètes dans un ensemble cohérent d'initiatives locales liées à la Loire.

Quatre idées fortes sous-tendent ces propositions, qui s'inscrivent dans l'un des quatre grands thèmes du grand débat : "Loire, coeur de la Métropole, attractivité et qualité urbaine" :

1- Reconquérir, y compris dans le cadre des projets urbains en cours ou à venir, les caractéristiques morphologiques et environnementales de la Loire au niveau de Nantes, ainsi que dans ses environs aval et amont, dans le respect du Plan Loire grandeur nature.

2- Promouvoir un rapport "doux" entre le fleuve et la ville.

3- Permettre aux habitants de découvrir, grâce à une série d'aménagements, le fonctionnement écologique et la diversité des rives tout au long de l'agglomération.

4- Contribuer à nourrir la relation des habitants avec le fleuve sans oublier les dimensions culturelles et patrimoniales.

Un constat partagé

Les travaux d'aménagement survenus le long de l'estuaire depuis plusieurs siècles ont certes, bien qu'à degrés très divers, contribué aux développements économiques pour lesquels ils ont été entrepris, mais les ont aussi profondément perturbé le fonctionnement écologique d'un estuaire finalement très petit par rapport à ce grand fleuve, lui causant ainsi par ses dysfonctionnements des préjudices écologiques importants.

Parmi les conséquences les plus marquantes, citons :

- La simplification excessive de la morphologie du fleuve, avec toutes les incidences environnementales dommageables qui en découlent.
- Le creusement d'un chenal de plus en plus profond, l'accélération des courants, la forte baisse du niveau moyen du fleuve au niveau de Nantes et le développement très important du bouchon vaseux et du marnage –composantes au demeurant naturelles de l'écologie d'un estuaire– provoquant, par exemple, la disparition des berges sableuses sous une épaisse couche de vase.



- La nécessité de procéder à des enrochements massifs pour stabiliser la plupart des rives le long de l'agglomération, détériorant ainsi de longues portions naturelles. Même si il est observé que l'Angélique des estuaires se développe entre des blocs de tailles réduite piégeant la vase, cette observation ne doit pas valider ou renforcer l'option de l'enrochement. L'agglomération nantaise a une grande responsabilité dans la préservation de cette plante, en privilégiant des berges naturelles et à faible pente. Du fait des dysfonctionnements de l'estuaire, notamment la remontée du sel, l'aire de répartition de l'Angélique a diminué de 4 km vers l'amont et d'une bonne dizaine de kilomètres vers l'aval.

Par ailleurs, et malgré la construction de quelques pont supplémentaires au cours des dernières décennies, les plans d'aménagement de la ville de Nantes ont très peu intégré la "relation à la Loire" depuis les grands travaux d'ensablement au milieu du XXe siècle.

Citons néanmoins la création du CRAPA de l'Île Beaulieu, la plage de sable à Saint Sébastien sur Loire et, plus récemment, les aménagements le long des anciennes cales à proximité des machines de l'Île, celui du mémorial de l'abolition de l'esclavage ainsi que la création de continuités piétonnes et cyclistes le long du fleuve.

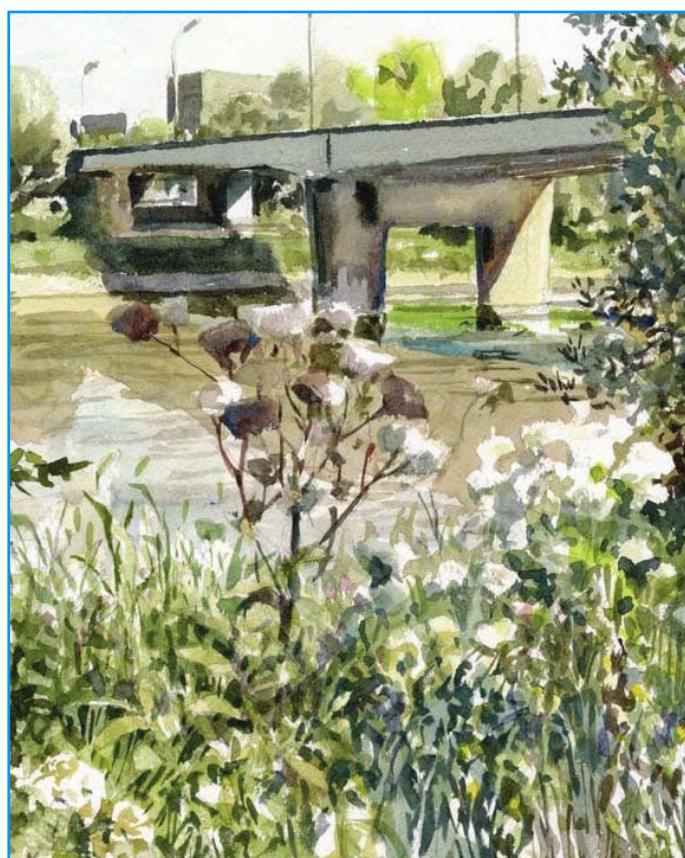
Les autres communes riveraines de l'agglomération, dont les rives sont moins enrochées et moins occupées par des équipements portuaires ou industriels, ont pris diverses initiatives intéressantes au cours des dernières décennies, certaines idées pouvant être reprises ou améliorées à Nantes.

Il nous semble donc indispensable (et relativement facile à mettre en oeuvre) :

- d'identifier le long de l'agglomération un ensemble de sections de rives (parfois relativement courtes) présentant d'un point de vue naturel et esthétique un intérêt particulier, illustrant la singularité et la diversité d'un rivage de fleuve le long d'une grande ville
- de désigner les portions de rives devant faire l'objet d'une protection particulière ou d'une restauration. Ces lieux seraient régulièrement répartis d'un bout à l'autre de l'agglomération de manière à éviter une différence trop marquée entre les portions de rives plus

industrialisées (de Chantenay au pont de Cheviré par exemple) et les secteurs plus centraux

- d'aménager certaines rives de façon "légère" (sentiers avec ou sans platelage, plate-formes s'avancant sur le fleuve, passerelles) afin de les rendre plus facilement visibles et ponctuellement accessibles. Ces lieux ne seraient pas nécessairement équipés d'une signalétique pédagogique afin d'optimiser une approche et un contact sensible, "silencieux". Ils pourraient en revanche être répertoriés, localisés et commentés sur des supports gratuits et facilement disponibles (documents papier, accessibilité via internet, par exemple avec l'application "Baludik")
- de connecter ce chapelet de lieux avec le "parcours nantais de la biodiversité" imaginé par Ronan Dantec, entre le parc des Oblates et celui du Grand Blottereau, ainsi qu'avec le projet "d'éco-quartier maritime" s'il se concrétise. À la différence du "parcours", les lieux évoqués ici ne constitueraient pas une continuité. Il s'agirait de permettre aux habitants, ceux du quartier proche en particulier, de pouvoir facilement, de temps à autre, voir et sentir la "nature" du fleuve.





Citons, par exemple :

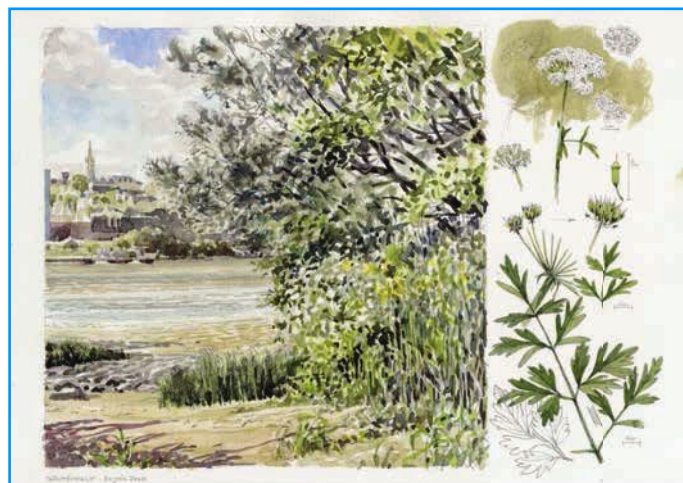
- la portion de rives naturelles boisées juste en amont du port de Trentemoult, face au Musée Jules Verne, où se développe une végétation de rive naturelle
- divers endroits entre Chantenay et les pont de Cheviré
- les anciennes cales de l'ancien chantier naval, spontanément végétalisées en partie basse
- la pointe de l'Île Beaulieu, au-delà du pont SNCF, dans laquelle une petite boucle piétonne sur passerelle permettrait aux habitants de découvrir cet intéressant reliquat de forêt riveraine. Ce projet s'articulerait avec la restauration de la boire du CRAPA.

Dans le même esprit, le groupe de travail propose d'autres projets nécessitant des aménagements plus importants mais toujours destinés à affirmer la volonté d'une reconnexion des habitants avec le fleuve :

- Dans le cadre de la création du parc à proximité du futur hôpital sur l'Île de Nantes, il est souhaité que cet espace "vert" soit connecté avec le fleuve, grâce à un passage permettant à celui-ci d'alimenter au fil des marées et des crues un bassin intérieur (sorte de pe-

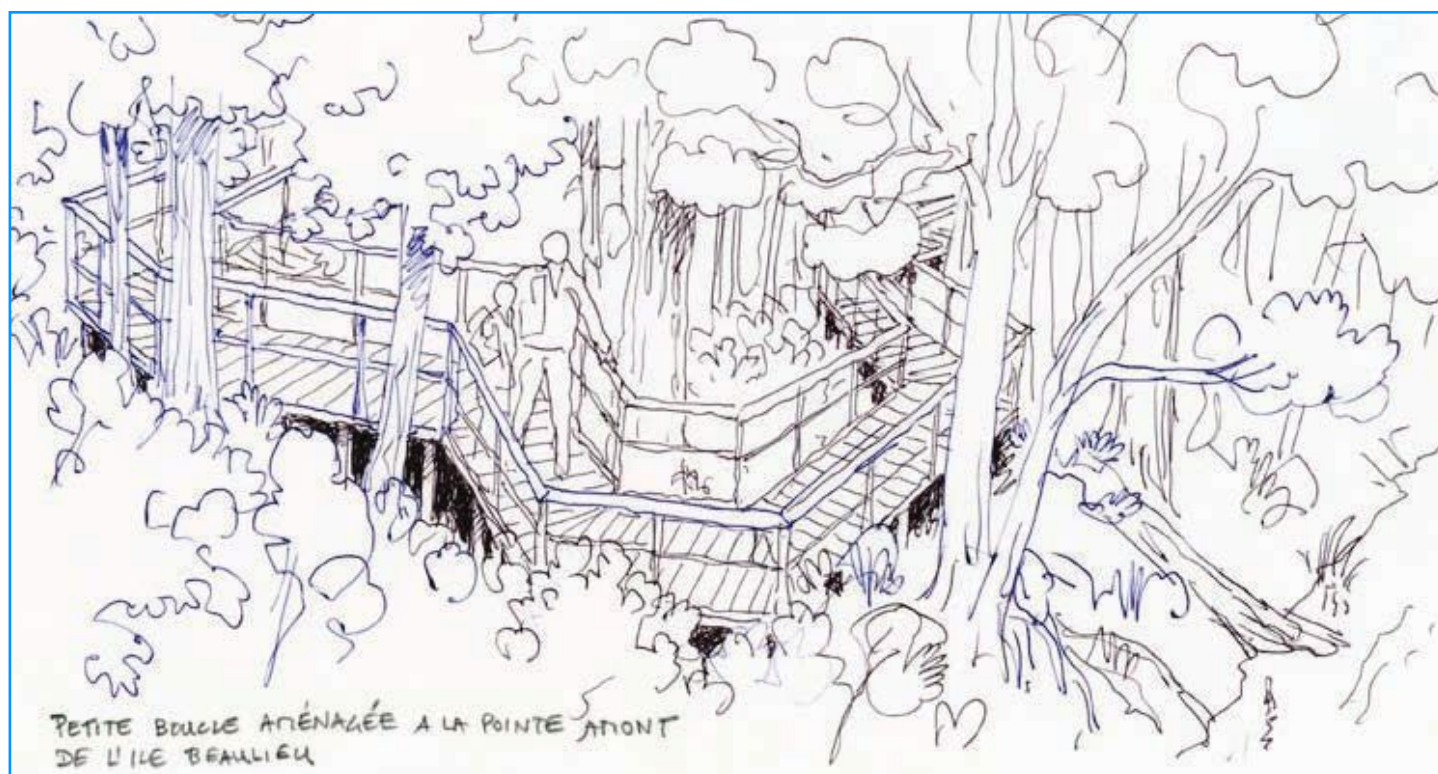
tite boire) dont les bords seraient rapidement colonisés par une végétation naturelle. Par exemple, retrouver le lit du canal nord-sud et du canal Blanchard, qui ont occupé ce territoire.

- Toujours concernant ce parc, il pourrait être agrémenté de dispositifs en mouvement, artistiques et ludiques, dont le fonctionnement serait directement lié à l'état et aux mouvements du fleuve.



Une façon originale et poétique de sensibiliser les gens à la matérialité de la Loire et à son dynamisme.

- À plus long terme, et à condition que les objectifs annoncés soient atteints (restauration de l'estuaire et retour aux niveaux du marnage des années 50-60), il sera possible d'envisager la création d'une ou deux petites "plages" d'agrément, sans pour autant que les baignades y soient autorisées : lieux de détente face à la Loire et à la ville, clins d'oeil aux plages d'autrefois, si appréciées des nantais.
- Aménagement d'un ou plusieurs espaces de rencontres le long des rives, pourquoi pas sous forme de kiosques pour certains d'entre eux, où des rendez-vous réguliers et gratuits sur des sujets en rapport avec le fleuve et l'histoire fluviale de Nantes pourraient être proposés avec des artistes, écrivains, poètes, danseurs, scientifiques, associations.
- Mettre en valeur le Sillon de Bretagne visible sous forme d'une très longue barre rocheuse, dans le bas Chantenay. L'ancienne carrière de Miséry, exploitée dès le XI^e siècle pour l'extraction d'un granite de très bonne qualité, doit être préservée en tant qu'espace public pour accueillir des constructions légères, genre village associatif et espace d'information, d'exposition et de rencontres sur le thème de l'estuaire, de l'histoire de Nantes liée à la Loire, etc. Profiter de son microclimat, exposition sud et rayonnement de la roche, pour y installer une collection botanique adaptée à ces conditions en relation avec le Conservatoire Botanique de Brest. Le front de taille imposant, constituant à la fois un musée géologique en plein air (pétrographique et minéralogique, en relation avec le Muséum d'histoire naturelle de Nantes, mais aussi pouvant constituer un magnifique écran de projection pour des spectacles nocturnes.



Nantes, la Loire et nous...

La Loire en Loire-Atlantique

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

Rédacteurs :



Jean-Claude Guyard et Marc Moussion

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

Cette particularité présente l'intérêt de faciliter la navigation maritime jusqu'à Nantes et fluviale en amont, mais présente un obstacle à franchir pour la mobilité Nord-Sud. L'autre intérêt de cette particularité a été de favoriser le développement d'un espace de richesse économique et de richesse écologique.

La Loire richesse économique

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

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

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

- **LA CONSTRUCTION AÉRONAUTIQUE** fonctionne à plein régime avec ses deux usines stratégiques d'AIRBUS de Bouguenais et Saint-Nazaire dont les carnets de commandes sont garnis au-delà de 2020.

- **LA RECHERCHE ET L'INNOVATION TECHNOLOGIQUE** sont en plein développement sur ce territoire avec la création à Bouguenais de l'IRT Jules Verne sur la Technologie des Matériaux composites liés aux moyens de transport, auquel sera rattaché en 2015 le TECHNO CAMPUS OCEAN où 350 chercheurs et techniciens supplémentaires s'y consacreront à l'innovation technologique pour la filiale navale et les Energies Marines Renouvelables.

GENERAL ELECTRIC, avec le rachat de la branche Energie d'ALSTOM, prévoit d'installer à Nantes le siège mondial de sa filiale Energies Marines Renouvelables et à Bouguenais, son Centre de Recherche sur les

E.M.R. D'autre part, d'autres structures de recherche telles que l'IFREMER ou ISEMAR travaillent sur l'économie maritime. Enfin, la **Recherche Médicale nantaise** innove avec un certain succès, en particulier dans la recherche contre le cancer avec le Cyclotron ARRONAX -accélérateur pour la recherche en radiochimie et oncologie- et dans la recherche en chirurgie cardiaque avec les premières greffes du cœur artificiel CAR-NAT.

- Avec les **ENERGIES MARINES RENOUVELABLES**, c'est tout une filière industrielle qui est en train de naître dans l'Estuaire de la Loire. Un Centre de Recherche et d'Ingénierie à Bouguenais, deux usines d'Eoliennes ALSTOM à Montoir, un HUB Logistique sur le Port de Saint-Nazaire, des sous-stations et des fondations pour STX et NEOPOLIA. C'est près de 3 500 créations d'emplois à l'horizon 2020.

- **LA CONSTRUCTION NAVALE** aura toujours une activité cyclique, mais elle est offensive et en plein développement. STX a investi en R et D pour des paquebots plus propres et économes et il a considérablement augmenté sa productivité, ce qui lui a permis d'obtenir de nouveaux contrats qui garnissent son plan de charge au-delà de 2020. La cyclicité du marché a poussé STX à se diversifier dans la construction de fonda-

tions JACKET pour les Eoliennes Marines et de sous-stations Electriques pour les E.M.R. Le Cluster NEOPOLIA, outre son activité de sous-traitance avec STX, a décroché avec succès la conception et la commande du Paquebot de croisière fluviale "Loire Princess", pour CROISIEUROPE, destiné à voguer sur le Fleuve Royal entre Saint-Nazaire et Bouchemaine à partir d'avril 2015, avec une deuxième commande ferme et en option pour quatre navires supplémentaires, NEOPOLIA est en passe de pérenniser une filière de construction de navires fluviaux à Saint-Nazaire. DCNS-INDRET a un plan de charge assuré pour plusieurs années avec les programmes FREM et BARRACODA, plus les succès obtenus à l'export.

- **LA RAFFINERIE TOTAL DE DONGES** a une position géographique stratégique pour être la seule à encore exister sur la façade Atlantique Française. Mais comme chacun le sait, le raffinage en Europe n'est pas dans une position florissante et deux raffineries françaises viennent d'être récemment fermées. Cependant, TOTAL investit toujours à Donges et continue les études de contournement de la voie ferrée Nantes-Saint-Nazaire qui traverse la Raffinerie.

- Par ailleurs, le **SECTEUR DU NUMERIQUE** est très dynamique en Loire-Atlantique où l'écosystème numérique fédéré pèse maintenant 1 800 entreprises pour 23 000 emplois.

- **LE TOURISME ET LA CROISIERE**
Cette richesse naturelle liée à la géographie de la Loire-Atlantique présente des aspects différents quand il s'agit de la Loire ou de la zone côtière. L'organisation du Voyage à Nantes valorise le patrimoine de la Ville de Nantes et sa relation au fleuve couronnée par une

croisière sur l'Estuaire jusqu'à Saint-Nazaire.

La Carène et la Ville de Saint-Nazaire profite bien évidemment de leur position côtière pour promouvoir le tourisme, mais elles ont pris conscience de l'intérêt de la Croisière Maritime. Elles ont négocié avec le G.P.M. l'usage d'un emplacement sur le Quai de Montoir dont elles prennent en charge l'aménagement. L'année 2014 a ouvert les premières escales de paquebots et avec une prospection offensive près des armateurs, elles ont déjà inscrit 12 escales de paquebots avec 32 000 croisiéristes pour l'année 2015. On ne peut que déplorer que les escales de paquebots à Nantes ne font que décliner tous les ans comme si cela n'intéressait plus personne, à tel point que les rares paquebots qui viennent encore jusqu'à Nantes sont relégués au Quai de Cheviré. On ne comprend pas bien que ce qui peut être bon pour Saint-Nazaire ne puisse pas l'être pour Nantes, alors que Saint-Nazaire et Nantes peuvent être complémentaires par les escales de Paquebots et générer une synergie propice aux deux, ce qui est le cas entre Le Havre et Rouen ou entre Le Verdon et Bordeaux. Mais faudrait-il que Nantes Métropole ait la même volonté d'aboutir que celle de La Carène. La Loire Aval et Amont étant devenue le désert de la navigation fluviale, on accueille avec intérêt la décision de la Cie CROISIEUROPE qui a décidé de faire construire un Paquebot Fluvial à Saint-Nazaire et de le faire naviguer de Saint-Nazaire à Bouchemaine ; si le succès est au rendez-vous, elle envisage déjà l'exploitation d'un deuxième navire. Il faut savoir que de 1822 à 1850, plusieurs compagnies exploitaient des paquebots fluviaux à vapeur pour desservir la ligne Nantes-Orléans avec des navi-

res faisant jusqu'à 48m et transportant 250 passagers. C'est l'avènement du chemin de fer à vapeur qui a signé l'arrêt de mort de cette navigation fluviale. Les mêmes causes produisant les mêmes effets, c'est également le chemin de fer qui a eu raison des trois pétroliers fluviaux qui transportaient les carburants de Donges à Bouchemaine.

La Loire : obstacle à la libre circulation nord sud

1. Entre Angers et Nantes, les traversées de la Loire sont fréquentes sur des ponts à 2 voies qui autorisent un échange important entre les deux rives, nous nous trouvons dans une situation classique.

2. Dans Nantes, les possibilités de traversée ont tenté de suivre l'expansion de la ville avec un temps de retard, sans anticipation : chaque nouveau pont est arrivé après une période de difficultés de circulation.

3. Entre Nantes et l'Estuaire, la construction navale, puis la remontée de navires a interdit le franchissement, sauf par un pont suspendu à Saint-Nazaire.

Cette situation a deux conséquences :

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

- le renvoi vers Nantes du trafic et la saturation des traversées existantes. Pour désencombrer les traversées de Nantes sans ajouter de nouveaux ponts, il faut créer une possibilité entre Nantes et Saint-Nazaire, sous la forme d'un tunnel routier. Le tunnel permettra de supprimer les contraintes écologiques liées aux rives de la Loire (classées Natura 2000) et autorisera la remontée de l'Estuaire aux navires de commerce et de loisir (Paquebots). Un plus serait de construire un tunnel routier et ferroviaire,

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

La Loire richesse écologique

Sans revenir sur les transformations des hommes au titre de la sécurité, l'Estuaire de la Loire (jusqu'à Nantes) a évolué et aujourd'hui certaines de ses composantes posent problèmes. L'Estuaire de la Loire est une zone humide majeure sur la façade atlantique. Il comprend une grande diversité de milieux et d'espèces en fonction notamment des niveaux d'eau et du gradient de salinité. Les habitats estuariens : milieux aquatiques, roselières, prairies humides, bocage, constituent l'essentiel de cet espace qui comprend en outre de nombreuses espèces d'intérêt communautaire. Il est le centre du vaste réseau de zones humides de la basse Loire estuarienne (Loire, Brière, Grand-Lieu, Guérande, Erdre, Marais Breton...) et abrite des milieux originaux et peu répandus à l'échelle de la façade atlantique.

Axe migratoire pour les poissons amphihalins

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

bouchon vaseux de l'Estuaire de la Loire.

Fonction nourricière pour les poissons marins

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

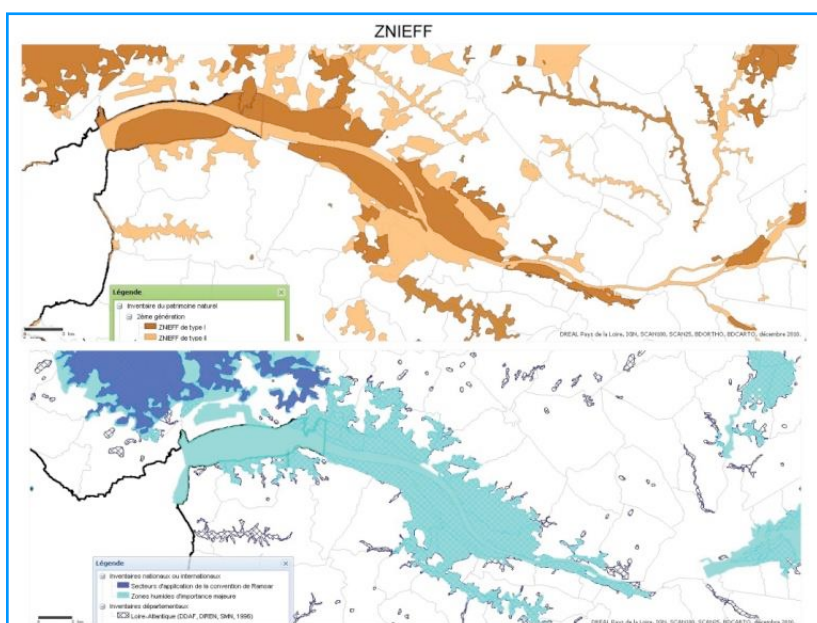
Fonction d'accueil de l'avifaune

La grande diversité des milieux (eaux libres, vasières, roselières, marais, prairies humides, bocage...) et leur étendue importante rendent cet espace particulièrement favorable aux oiseaux. L'Estuaire est un site d'importance internationale pour la migration des oiseaux. Les 20 000 hectares de zones humides de l'Es-

tuaire de la Loire accueillent chaque année plusieurs dizaines de milliers d'oiseaux, en halte migratoire, en hivernage ou encore en reproduction. En hiver surtout, ils viennent en grand nombre se nourrir sur plus de 2 000 hectares de vasières découvertes à marée basse et regorgent de petits organismes (vers, crustacés, mollusques) qui forment une ressource alimentaire essentielle. La présence de roselières importantes en particulier au niveau de Donges Est et la tranquillité des bords de Loire favorisent l'accueil des oiseaux migrateurs.

Fonction de préservation de la biodiversité

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



inventaires réalisés dans l'Estuaire, ainsi que les nombreuses mesures de protection et de gestion des espaces naturels présentes, illustrent la très haute qualité de ce territoire sur le plan environnemental. La richesse patrimoniale naturelle de l'Estuaire est reconnue et relevée dans les différents inventaires (ZNIEFF, ZICO...) qui couvrent une grande partie des rivages de l'Estuaire.

Conclusion

LA LOIRE RICHESSE ECONOMIQUE

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

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

Or :

- Le Grand Port Maritime de Nantes - Saint-Nazaire, moteur de l'activité économique de l'Estuaire de la Loire, est en plein déclin depuis trois ans et doit agir rapidement pour renverser cette situation très inquiétante. Son plan d'investissements de réaménagement de ses infrastructures pour acquérir une position de deuxième rang dans le conteneur et saisir l'opportunité des Energies Marines Renouvelables est nécessaire mais pas suffisant s'il ne capte pas de nouveaux trafics pour compenser les

pertes et retrouver le chemin de la croissance. D'autre part, une rumeur s'amplifie : le dragage coûte trop cher pour continuer à faire remonter jusqu'à Nantes, dans le futur, les navires de mer. Or, tous les Ports, qu'ils soient côtiers ou de fond d'Estuaire, ont recours à un service de dragage pour fonctionner. De plus, le G.P.M.N.S., en période de déclin, peut-il se permettre de perdre les 10 % de son trafic des terminaux de Nantes ? - La Construction Aéronautique ne devra pas s'endormir sur ses lauriers, face à la montée de la concurrence des pays émergents sur le marché des moyens courriers et devra garder le coup d'avance technologique pour perdurer.

- La Construction Navale, activité cyclique par nature, devra innover et rester compétitive pour faire face à la concurrence européenne et à l'émergence de la concurrence asiatique sur son marché des paquebots.

- Pour la croisière maritime, la Carène et la Ville de Saint-Nazaire ont pris les choses en main pour la développer à Montoir, mais ce n'est pas le cas de Nantes Métropole pour les escales de Paquebots à Nantes qui disparaîtront à coup sûr si aucun soutien de tous les acteurs n'est envisagé à court terme. Et il ne faudrait pas que l'opportunité du développement de la croisière fluviale ne soit ratée par manque de soutien des différents acteurs locaux.

LES FRANCHISSEMENTS

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

Nantais, pour lesquels les décideurs ne sont pas forcément les mêmes.

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

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

LA LOIRE RICHESSE ECOLOGIQUE

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

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

9 janvier 2015

Nantes, la Loire et nous...

Plaidoyer pour le renouveau du fluvial sur la Loire

Rédacteurs :



Jean-Louis Renault et Guy Paichereau

À la relecture des diverses contributions qui ont été réunies dans LE "OFF" DU GRAND DEBAT PUBLIC "NANTES LA LOIRE ET NOUS", publié par le Conseil de développement de Nantes Métropole, il apparaît que les transports maritimes et surtout fluviaux, s'ils ne sont pas complètement oubliés, n'ont pas fait l'objet de toute l'attention qu'ils méritent. Propre, silencieux, fiable, économique,, le transport fluvial constitue une alternative durable au mode routier et une opportunité supplémentaire de développement économique.

Economique par sa capacité de tonnage, fiable par la sûreté de ses acheminements et sa ponctualité, la voie d'eau propose des solutions adaptées aux nouvelles exigences en matière de transport : compétitivité pour les marchandises de gros

volume, (pondéreux, colis lourds, encombrants), fiabilité pour la logistique par conteneurs. Respectueux de l'environnement, il apporte du même coup une réponse concrète aux orientations définies par le protocole de Kyoto sur la réduction des émissions de gaz à effet de serre.

1- Un peu d'histoire

Souvent considéré avec une certaine nostalgie, le transport fluvial a été une source de richesse pour le développement économique de Nantes et plus généralement des villes et régions bordant la Loire et ses affluents.

De la préhistoire jusqu'au milieu du XIXe siècle, la Loire était un important axe de navigation et de transport de marchandises et de personnes. Elle était considérée comme navigable et utilisée comme telle, de l'embouchure jusqu'à Saint-Rambert dans le département de la Loire, vingt kilomètres au nord ouest de Saint Etienne. En liaison avec la Seine et la Saône via des canaux, elle a vu passer en montant ou en descendant les céréales, les bois, les ardoises, les vins, le charbon, le sel, les céramiques, etc.

Contrairement aux autres grands fleuves et quelques rivières de France, la Loire n'a pas fait l'objet de grands travaux d'hydrauliques pour régulariser son cours, et/ou pour produire de l'électricité⁽¹⁾.

Avec la concurrence du ferroviaire, dès le milieu du XIXe siècle puis de la route, le trafic fluvial de la Loire et de ses affluents s'est peu à peu étioilé pour quasiment disparaître à la charnière du XXe et du XXIe siècle.

Dés les années 90, sous la pression des écologistes et de leur slogan ravageur, "*La Loire dernier fleuve sauvage*", le trafic pétrolier qui depuis Donges alimentait le dépôt de Bouchemaine a disparu.

En 1996, constatant l'inexistence de trafic régulier en amont de Saint Julien de Concelles, l'Etat a déclassé la navigabilité de la Loire et V.N.F. (Voies Navigables de France) a entrepris de démonter tous les appontements publics.

Ensuite, toujours sous la même pression, l'extraction des sables et granulats de Loire a été interdit provoquant la disparition de ce trafic fluvial, non remplacé par un trafic de sable de mer en raison des faibles volumes décidés par l'Etat.

La direction du Port Autonome de Nantes Saint Nazaire avait demandé

⁽¹⁾ Les seuls barrages sérieux qui ont été construits sont ceux de **Grangent** (1960), près de Saint Rambert et de **Villereest** (1985) pour régulation des crues et soutien d'étiage (Centrales nucléaires de Belleville et de Dampierre).

que la navigabilité soit maintenue jusqu'au Grand Blottereau pour pouvoir développer, avec la gare de triage à proximité immédiate, un centre logistique multimodale. Bien que cette demande, appuyée par la SNCF, soit parfaitement judicieuse, elle ne fut pas retenue, sans doute par opposition de la Collectivité locale, toujours à la recherche de foncier.

L'année dernière, la ressource marine du Pilier, en sables et granulats sous quota est réputée épuisée et le navire *Saint Germain* qui assurait ce trafic jusqu'à Saint Julien de Concelles et, par la Vilaine jusqu'à Redon est désarmé, remplacé par un navire plus gros qui va chercher le sable plus loin et le décharge à Cheviré. Comme pour le trafic pétrolier de Bouchemaïne, les transports par ca-

mions assurent désormais ce trafic, augmentant un peu plus la circulation des poids lourds, l'émission de CO₂, l'usure des routes etc.

Seuls subsistent encore le transport par barges du charbon depuis Montoir jusqu'à la centrale de Cordemais, et une cinquantaine de fois par an, de Montoir à Cheviré, la barge AIRBUS qui transporte les caissons centraux de l'A380⁽²⁾.



Maintenant que l'on a pris conscience du caractère fini des carburants fossiles et de leur participation à la pollution atmosphérique, il convient de repenser l'économie des transports et de favoriser sur l'estuaire la renaissance du fluvial et le développement du fluviomaritime.

2- Les avantages du transport fluvial

Empruntant le seul réseau de transport non saturé, le transport fluvial

garantit en premier lieu une grande fiabilité dans les délais d'acheminement et de livraison.

Il permet d'opérer des déplacements massifs de marchandises. Une seule péniche Freycinet, qui navigue sur les plus petits canaux de France, transporte de 250 à 350 tonnes de marchandises, soit l'équivalent de 10 à 16 camions. Il permet de transporter colis lourds et encombrants sans avoir recours aux convois exceptionnels.

Quant aux grands convois, constitués de barges propulsées par un

poussoir, qui circulent sur les fleuves et les canaux à grand gabarit, ils peuvent atteindre 5 000 tonnes, soit l'équivalent de 200 camions⁽³⁾.

Les principales marchandises transportées sont les matériaux de construction (32,2 % du total en Milliers de tonnes -km), les produits agroalimentaires (30,4 %), les produits énergétiques (15,1 %), les conteneurs, colis lourds et véhicules (9,8 %), les produits chimiques (6,4 %) et les produits métallurgiques (6,1 %).

⁽²⁾ Cette barge, affrétée par AIRBUS a été conçue pour transporter trois caissons centraux d'A320 ou A330 et être utilisée 300 fois par an. Mais AIRBUS préfère le transport routier en convois exceptionnels qui encombrent, plusieurs fois par semaine à certaines heures, tant de jour que de nuit les RN 165 et 171.

⁽³⁾ Ne rêvons pas ! On se contentera, sur la Loire, d'un gabarit en adéquation avec la topographie de la Loire. Cf. ci-après.



Gabarit Freycinet (Le plus petit gabarit européen)

Longueur : 38 à 39 m

Largeur : 5,00 à 5,10 m

Tonnage : 250 à 400 tonnes. Soit 10 à 16 camions développant chacun entre 200 et 400 cv Moteur : 100 à 400cv

Tirant d'eau : 1,8 à 2,70 m

Vitesse : 6 à 20 Km/h selon la voie d'eau empruntée et les écluses à franchir.

Compétitif : Le prix du transport fluvial est 2 à 4 fois moins cher que le routier. Bien entendu hors dumping !

Un exemple local : un transit routier A/R Montoir-Nantes coûte aujourd'hui 500 € par conteneur alors que le même transit en fluvial ne serait que de 250 € (prix client).

Respectueux de l'environnement :

Avec une consommation de 1 litre de carburant aux 100 km pour transporter une tonne de marchandises, le transport fluvial est, de loin, le mode de transport le moins polluant (par comparaison, un ensemble tracteur-semi-remorque, con-

somme 38 % de plus qu'un automoteur Freycinet).

Le transport d'une tonne de marchandises par voie d'eau génère en moyenne quatre fois moins de CO₂ que par la route.

	ROUTE	FER	FLUVIAL
Avec 1 kg de carburant, 1 tonne de fret parcourt :	20 km	80 km	104 km

Hors étiage des voies navigables, la lenteur du fluvial est compensée par une plus grande régularité : pas de temps de conduite, les changements de "conducteurs" (personnels de quart) se font en cours de navigation, il n'y a pas d'embouteillage. Selon le balisage des voies d'eau, la navigation peut se faire de nuit, les accidents sont rarissimes et sont de peu de conséquences, tant humaines qu'environnementales.

La mise en place d'un réseau de transport fluvial apporterait à Nantes et à la région, un plus certain en matière de développement durable et écologique.

Comme toute collectivité traversée par une voie d'eau, Nantes dispose d'un itinéraire de substitution diminuant d'autant la pression du trafic routier sur son territoire. Cependant, pour bénéficier pleinement de l'apport du mode fluvial, il faut disposer

d'interfaces entre la voie d'eau et l'espace terrestre (embranchement fluvial, quai de chargement ou de déchargement de marchandises, plate-forme multimodale...) permettant aux entreprises implantées sur le territoire de bénéficier de ce mode alternatif.



3- Peut-on rendre à nouveau la Loire navigable ?

À la question : *"Peut-on rendre la Loire à nouveau navigable pour des gabarits importants ?"*, techniquement la réponse est OUI, mais accompagnée de "SI" dont le nombre et l'importance constituent une véritable course d'obstacles. Pour optimiser les trafics, il faudrait :

- des barges et des moyens fluviaux de grande capacité. D'où la nécessité d'un barrage avec écluse de grandes dimensions⁽⁴⁾

- des appontements équipés en moyens de manutention (ou RO-RO), accessibles aux barges de grand gabarit.

Mais ces projets se rencontreront en opposition avec :

- les écologiques et leur slogan : *"La Loire dernier fleuve sauvage !"*

- l'Administration : *"Problèmes de réglementation : frein de la frontière mer/fleuve, financement, longs délais de décision et de réalisation etc"*

- financier : *public, privé ?*

- les assureurs *"Primes fluviales et primes maritimes ne sont pas les mêmes"*

- transporteurs routiers : *"Ne pas laisser des concurrents moins chers et moins polluants s'installer sur ce créneau"*

- riverains : *"Nuisances sonores des barges et chalands !"*

Avec en prime, dès les premières annonces, les Zadistes, plus ou moins "professionnels" toujours à l'affût de "causes" à défendre : *"Projets coûteux, inutiles, pharaoniques, destructeurs de bio diversités, projets pour satisfaire l'égo des édiles locales, etc. etc."*

4- Est-il possible, malgré tout, de faire renaître sur la Loire un trafic fluviomaritime conséquent ?

La réponse est oui. Mais devant tous ces obstacles, il faudra se contenter de ce qui est réalisable à court terme et à investissements raisonnables. Le trafic sur la Loire ne pourra donc se

faire qu'avec des bateaux au gabarit limité pour aller, au mieux, jusqu'à Angers (Bouchemaine), avec des barges adaptées pouvant transporter au maximum 9 conteneurs de 20 pieds, comme cela a été tenté en 2008⁽⁵⁾.

Mais même sur cet objectif limité, il faudra surmonter un grand nombre d'obstacles en particulier sur la Loire Amont entre Nantes et Bouchemaine. Selon le responsable commercial de la Cie Ligérienne de Transport, au cours d'une audition publique, le chenal amont n'ayant pas été suffisamment entretenu depuis ces dernières années, le tirant d'eau minimum nécessaire pour les barges de sa Cie n'est plus assuré et ne permet plus de relancer instantanément un trafic fluvial de marchandises entre Nantes et Bouchemaine. Ce qui veut dire qu'il faudra, en plus de la remise en état des sondes, des barges plus larges et moins "creuses" en compatibilité avec les passages sous les ponts.

⁽⁴⁾ Accessoirement, comme cela se fait sur le Rhin, la Seine et le Rhône et autres fleuves aménagés, ce genre de barrage comporte une ou plusieurs turbines productrices d'électricité.

⁽⁵⁾ Ce trafic économique et écologique a été contré, par le dumping des transporteurs routiers qui, une fois le trafic fluvial arrêté, se sont empressés de gonfler leurs prix.

Il faut que se manifeste une volonté forte et constante de la part de tous les acteurs, politiques, sociaux, économiques, et que, bien sûr, se mettent en place des programmes et des investissements.

Nota : Ces investissements pourraient-ils se faire en recherchant des financements par les fonds européens de développement ?

Deux axes d'actions sont à entreprendre :

1°) Pour le trafic fluvial proprement-dit

- Aménager l'estuaire en reprenant l'entretien de la Loire (Reprise des dragages)⁽⁶⁾ afin de permettre à des barges adaptées au gabarit, poussées ou automoteurs, la remontée de la Loire au moins jusqu'à Angers et éventuellement sur une partie de la Maine et la Sarthe. *Ne rêvons pas : on n'ira pas jusqu'à Saumur bien qu'il y ait là un potentiel de trafic ne serait-ce que celui des croisières fluviales. Mais peut-être que dans un deuxième temps... ?*

- Remettre en service et aménager, à proximité des sites industriels, les appontements encore existants et des quais publics équipés de moyens de manutention adaptés susceptibles de drainer des frets (Saint Nazaire, Montoir, Basse Indre,

Couëron, Ile de Nantes, le Grand Blottereau avec la proximité de la gare de triage SNCF, Le Carnet, Ancenis, Bouchemaine etc.). Eventuellement en créer de nouveaux (Malakoff).

- Draguer les chenaux et les approches de ces appontements en se libérant des contraintes de dragage du GPMNSN⁽⁷⁾.

- Changer la réglementation mer/fleuve pour que les barges puissent avoir accès à Saint Nazaire (Montoir et bassins).

- Mettre à disposition des barges adaptées et modulables (Load On / Load Off ou Roll On / Roll Off) pouvant assurer le transport regroupé de différents flux de l'estuaire qui isolés sont insuffisants pour optimiser une barge⁽⁸⁾.

- Optimiser l'utilisation de la barge AIRBUS qui est sous employée. En incitant fortement AIRBUS à faire transiter par le fleuve la totalité des caissons centraux alors qu'actuellement seuls les caissons d'A380 sont transportés par voie fluviale vers Montoir⁽⁹⁾. Il serait peut-être possible également qu'AIRBUS permette à d'autres trafics d'utiliser sa barge !

- Créer un GIE en associant des armateurs et des entreprises de transport routier pour contrer les opérations de dumping.

Pour tenter d'identifier les besoins des industriels, le GPMNSN a lancé

une étude sur l'opportunité de relancer le fluvial sur l'estuaire et détecté un nombre significatif de possibilités de trafics sur les bassins industriels du secteur, auxquelles pourraient s'ajouter d'autres potentialités.

Trafics avérés :

- ANCENIS : Manitou et les céréaliers.

- NANTES-SAINT NAZAIRE : DCNS, LEROUX et LOTZ . MAN, STX, ALSTOM, AIRBUS, JOSEPH PARIS

Autres trafics possibles :

- Les entrepôts de la grande distribution : LECLERC à St Etienne de Montluc, LIDL à Sautron, Système U à La Chapelle sur Erdre.

- L'approvisionnement en déchets des incinérateurs de Malakoff et Couëron, tant en provenance de l'agglomération de Nantes que des autres villes le long de la Loire.

- Le transport des déblais et des matériaux de construction⁽¹⁰⁾.

Le trafic appelant le trafic et moyennant dragage des approches et aménagement d'appontements adaptés, d'autres bassins industriels pourraient être intéressés :

- CHOLET : Michelin

- ANGERS : SCANIA

⁽⁶⁾ Le dragage coûte cher, mais l'entretien des routes et des voies ferrées a aussi un prix non négligeable.

⁽⁷⁾ Les Grands Ports Maritimes sont contraints de passer par un GIE géré par l'ensemble des Grands Ports Maritimes pour effectuer les travaux de maintien des sondes des chenaux, des zones d'évitement et des souilles à quai. Si ces travaux pouvaient faire l'objet d'un appel d'offre classique, le coût pourrait être inférieur de 30 à 50 % comme celui pratiqué dans les ports gérés par des CCI (Calais, Boulogne, etc.)

⁽⁸⁾ De nombreux chantiers navals ont la capacité de concevoir et construire des barges modulables pour le fluvial. Exemple : le chantier naval ALUMARINE à Couëron qui possède une grande expérience et un savoir faire dans la conception et la fabrication d'unités fluviales en aluminium adaptées à différents types de transport et de manutention.

⁽⁹⁾ Soit seulement une cinquantaine de voyages alors qu'elle pourrait en faire 300.

⁽¹⁰⁾ Depuis plusieurs mois, pour la construction d'un important bassin de rétention sur le quai Sully, l'entreprise SEFI-Intrafor utilise pour l'évacuation des remblais un automoteur "Freycinet" le Maurice pour stocker les déblais qu'une autre barge le Zacharie achemine, via l'Erdre, à Saint Mars du désert pour enrichir les marais. Cette méthode pourrait se généraliser en particulier pour les travaux sur l'Ile de Nantes, CHU et autres bâtiments : diminution du trafic routier, approvisionnement depuis et vers les barges par véhicules plus petits et moins polluants (Hybrides) et diminution du CO2.



Les trafics passagers

- Les transports urbains

La voie fluviale n'est jamais saturée. Des lignes régulières de navibus pourraient assurer des transports est-ouest, reliant rapidement les unes aux autres les communes de l'agglomération de Nantes Métropole, riveraines de la Loire. Il en serait de même pour des dessertes en provenance ou à destination de l'Île de Nantes. Cela se fait à Londres, en particulier, entre la City et Greenwich à l'est. Ne parlons pas des vaporettos de Venise !

Là aussi des appontements seront nécessaires avec à proximité des

arrêts de bus pour assurer les correspondances⁽¹¹⁾.

- Les croisières fluviales

Un ponton permanent devra leur être consacré de manière à permettre le stationnement simultané du Belem ou autre unité semblable sur le bras de la Madeleine.

- Les croisières maritimes

Le trafic "paquebots" ne pourra raisonnablement se faire qu'à Cheviré. Un effort devra être entrepris pour améliorer les conditions d'accueil et de desserte. Le maintien d'une sonde importante sur le bras de la Madeleine pour accueillir de grands paquebots est prohibitif. Cependant,

il est indispensable, pour accueillir sur ce bras des navires d'un peu d'importance de draguer les abords des quais Ernest Renaud, Chatillon et, sur l'Île de Nantes, le quai des Antilles.

Le projet d'escale de grands paquebots sur la rive droite à hauteur de la carrière de la Brasserie n'est pas viable du fait que ce secteur sert de déversoir aux alluvions en provenance du bras de Pirmil. D'où, des frais prohibitifs de dragage.

Nota : Pour tous ces trafics, il est primordial de maintenir ouvert (sans pont) le bras de la Madeleine, jusqu'au pont Anne de Bretagne afin de



⁽¹¹⁾ La possibilité d'embarquer des vélos sur les navibus permettrait la continuité des déplacements doux.

permettre la venue, au cœur de la ville, de grands voiliers (Belém, Hermione, etc.) et autres navires d'un peu d'importance. Également de permettre au Maillé Brézé, tout en restant au cœur de la ville, de pouvoir, quand nécessaire, aller à Saint Nazaire pour carénage.

Dans la même optique, il est fortement souhaitable de maintenir l'accessibilité du quai Wilson pour permettre l'accostage éventuel de navires à faible tirant d'eau, mais à tirant d'air important, ainsi que celui de barges, navibus, etc.

Les éventuels futurs ponts en amont du quai Wilson et jusqu'à Angers devront être conçus pour maintenir un tirant d'air suffisant pour le passage des barges. Ceci étant également valable pour la réfection de ponts existants : Saint Julien de Concelles, Ancenis par exemple.

2°) Pour le trafic fluvio-maritime

La logique économique voulant que le navire s'approche au plus près du gros du marché, il est primordial de maintenir et de développer l'activité des postes de Nantes Amont (Cheviré et Roche Maurice) lesquels sont mieux placés que Montoir en matière de connexion rail- route-fleuve, et de proximité de l'arrière-pays potentiel du port de Nantes-Saint Nazaire.

- Réactiver Nantes Amont en tant que HUB, pour le post et pré acheminement des trafics import export induits par le fluvial proprement dit, le rail et la route.

- Faire revenir à Nantes Amont (postes de Cheviré⁽¹²⁾ et 40 000 m² de terrepleins) un trafic de conteneurs et de vrac (sables granulats par exemple) pour transfert sur barges et redistribution en amont, ou même en aval vers Indret⁽¹³⁾. C'est d'ailleurs le but du projet stratégique du GPMNSN qui est de maintenir les outils au cœur de la ville. La saturation de Montoir pour un certain nombre de trafics actuellement en augmentation amènera obligatoirement ce poste à se délester vers Nantes Amont.

Nota : Le potentiel de Nantes Amont (hors céréales) est de l'ordre de 500 000 T⁽¹⁴⁾. Il faut faire venir de nouveaux trafics. Mais il ne sera plus possible de retrouver des tonnages comme ceux que l'on a connus.

- Il est impératif, pour maintenir la capacité du port amont, gérés par NPT (Nantes Port Terminal) la filiale du GPMNSN (4 postes à Cheviré et un à Roche Maurice) et faire venir de nouveaux trafics, de réduire les frais de grues et de personnels. L'essentiel sera, au plan maritime, le fait de navires de 5 000 à 6 000 tonnes. (Moins de frais de dragage au droit

des appointements de Cheviré amont et aval et appointement non céréalier de Roche Maurice)⁽¹⁵⁾.

- Pour cela, il serait peut-être judicieux de créer un quai public pour permettre à des exploitants locaux de développer un trafic directement au service de l'économie de la région⁽¹⁶⁾.

- Créer également un quai public à Montoir avec moyens de maintenance adaptés pour alimenter, à partir de navires supérieurs à 5 000/6 000 t de port en lourd le trafic fluvial.

Nota : Le bon développement du trafic maritime sur Nantes-Amont ne pourra se faire que si aucun obstacle ne vient gêner ou contrarier l'évolution des navires, tant en approche qu'en zone d'évitement. Seule la construction d'un tunnel pour doubler le périphérique peut apporter une solution à la saturation du pont de Cheviré sans obérer les possibilités de transit et de manœuvre des navires.

5- Conclusion

La renaissance du trafic fluvial sur la Loire est donc potentiellement possible. Elle est également fortement souhaitable car plus économique, moins polluante, insensible aux en-

⁽¹²⁾ Les postes d'amarrage et de manutention de Cheviré présentent, par rapport à Montoir, l'avantage d'être à proximité immédiate d'un nœud de communications ferrées et routières Nord-Sud et Est-Ouest. Alors que Montoir n'a de débouchés directs que vers l'Est (Nantes) et moyennant un demi-tour à Savenay vers le Nord (Rennes).

⁽¹³⁾ Actuellement les postes de Cheviré sont gérés par NPT (Nantes Port Terminal) filiale du GPMNSN qui gère les terminaux de Nantes Amont qui n'ont pas trouvé acheteur lors de la réforme de 2012 : les quatre de Cheviré et le non céréalier de Roche Maurice. Un appel d'offre sera lancé en 2016 pour tenter de trouver un exploitant.

⁽¹⁴⁾ Ce tonnage ne prend pas en compte les céréales qui, en 2014 comptent pour 1,4 millions de tonnes. Terminal céréalier de Roche Maurice.

⁽¹⁵⁾ La zone d'évitement de Trentemoult restera accessible à des bateaux de 200m de long pour les navires céréaliers accostant à Roche Maurice.

⁽¹⁶⁾ La réglementation des GPM ne permet pas ce type d'exploitation qui est celui des ports gérés par les CCI ou les Collectivités locales. Là aussi une modification des règlements devrait introduire plus de souplesses en particulier pour ne pas imposer aux armateurs des prestations dont ils n'ont pas besoin.

combres routiers, plus régulière, plus fiable. Elle est susceptible, également, d'apporter un développement économique et donc des emplois non seulement à Nantes mais également à une importante partie de la région des Pays de la Loire.

Cette renaissance et son développement seront de longue haleine tant les freins, de toutes natures, (administratifs, structurels, topographiques, réglementaires, etc.) sont nombreux et importants.

Pour cela, il est impératif que tous les acteurs économiques, administratifs, politiques agissent en concertation et avec constance.

Mais comme il ne peut y avoir de trafic de marchandises que s'il est alimenté par des producteurs ou des transitaires, c'est surtout aux industriels d'agir en amont. Les portuaires ne sont que des mandataires exécutants des prestations décidées par les chargeurs.

Les industriels de la région ont-ils conscience d'avoir un port à leur disposition ? La réponse est OUI ! Ce port répond-t-il à leurs besoins ? La réponse est, certainement NON.

Le besoin des industriels est-il bien exprimé ? Un début de réponse a été apporté lors de l'enquête menée par le GPMNSN (Cf. ci-dessus : Les trafics avérés) mais il est indispensable que ces besoins soient plus précisément chiffrés et que soient interrogés les industriels d'un plus vaste secteur géographique⁽¹⁷⁾. C'est donc vers eux qu'il faudra agir (Par la CCI, le GPMNSN, les Collectivités Locales) en les sensibilisant à la valeur ajoutée qu'une meilleure gestion de la logistique peut générer.

Liée à la volonté des politiques, des autorités portuaires et consulaires, la formalisation des besoins des industriels, est indispensable pour la renaissance d'un trafic fluvial et maritime conséquent animant l'économie locale, au moins de Saint Nazaire à Angers.

Déterminer des trafics fluviaux potentiels est une chose. Mais si les politiques n'interviennent pas il sera difficile de convaincre industriels, armateurs et chargeurs.

Pour qu'aboutisse en Loire, la renaissance du trafic fluvial et se développe le trafic maritime des postes de Nantes Amont, opportunités économiques et écologiques, il faut qu'une volonté politique se manifeste, fortement et longtemps.

Avril 2015

⁽¹⁷⁾ Trop souvent la logistique n'est pas intégrée dans la réflexion des industriels pour le développement de leurs projets. La logistique est bien souvent sous-traitée à des transitaires, faisant ainsi l'impasse sur la valeur ajoutée générée par la logistique.

Chrystelle Gauthier

Nantes, la Loire et nous...

Le Conservatoire

Mémoire du patrimoine vivant des activités industrielles et fluviales de l'estuaire de la Loire

chrysgo@laposte.net



Introduction

Suite aux séminaires du Grand débat de la Loire, le thème de la préservation du patrimoine industriel et fluvial, inscrit dans notre territoire, a été souvent cité comme vecteur d'attractivité et comme une source économique et touristique incontournable.

De fait, ce patrimoine est considéré pour la plupart comme une valeur ajoutée, un trait d'union entre le passé et l'avenir. Ici l'objectif est bien de s'appuyer sur l'existant afin de transmettre les valeurs du présent et préparer l'avenir.

Aussi face à ces constats et à l'intérêt du grand public lors des diverses manifestations de valorisation du patrimoine liées aux usages et aux activités du fleuve, il semble essentiel de concevoir un projet d'exploitation, de réflexion pédagogique et de médiation culturelle, permettant de valoriser et de dynamiser ce riche patrimoine présent dans notre région.

L'un des enjeux de ce projet est également de participer au développement de la filière patrimoine économique, qui est de nos jours un élément de communication et signe d'une activité grandissante.

Ainsi, en complémentarité des institutions œuvrant pour la connaissance des ressources naturelles du fleuve, il faut penser un lieu, un espace dédié à la découverte, l'information et la

transmission de savoirs, partagé avec toutes associations ou acteurs ayant pour objectif de contribuer à la connaissance, le partage et la valorisation des activités traditionnelles et industrielles liées aux usages du fleuve.

Constats et observations

Le patrimoine technique industriel et fluvial est :

- un domaine porteur de projet et d'activités variées

Pouvant facilement s'associer et inspirer d'autres domaines culturels et artistiques, le patrimoine technique et fluvial a la particularité d'être un domaine-ressources et initiateur de projets culturels, pédagogiques, solidaires et citoyens.

- un domaine prisé par le grand public

Il attire également un public étranger, averti. Ce dernier n'hésite pas à faire le déplacement pour voir une collection (bateaux BIP, visite de bâtiment du patrimoine industriel...). C'est une source économique et touristique florissante.

- un domaine qui rassemble

Lors d'événements, il est agréable de mesurer les mixités culturelles, socia-

les et intergénérationnelles que le patrimoine technique et fluvial peut engendrer.

De fait, il est vrai que ce patrimoine au cœur de notre région évoque à chacun d'entre nous des souvenirs, une histoire familiale, en lien avec le nautisme, le fleuve ou l'industrie fluviale.

Par ailleurs, du côté professionnel et associatif, on recense un réel besoin de créer un lieu-ressources et d'information pour le public, référençant les différentes institutions œuvrant pour la préservation du patrimoine technique et fluvial régional.

Le projet

Afin que le public et les jeunes générations puissent rencontrer leur histoire territoriale, au fil de l'eau, du fleuve et de l'évolution de la technique, le projet est de réaliser sur le territoire en aval de Nantes, (Indre, Couëron,) **un Conservatoire, mémoire des activités fluviales et industrielles ligériennes.**

Situé sur les rives de la Loire, ce territoire, qui par ailleurs continue à utiliser et faire vivre la Loire grâce à sa traversée du fleuve par les bacs, est aussi un haut lieu du patrimoine industriel et fluvial régional (les an-

ciennes forges de Basse-Indre, le bâtiment de l'horloge, la chapelle Forerie et son moulin à marées, les chantiers Crucy, les chantiers Fouchard à Couëron...).

Point de rencontre entre la Loire fluviale et la Loire maritime, ce territoire accueille également un certain nombre d'associations au riche patrimoine local (archives, collections, machines, bateaux, bâtiments).

Objectifs

Ce projet a donc la vocation de répondre à 3 enjeux temporels :

• *Éclairer le passé*

- Réhabiliter, préserver et faire vivre un haut lieu du patrimoine industriel et fluvial
- Réunir les connaissances, les savoir-faire, les collections et archives diverses
- Sensibiliser les visiteurs et les jeunes générations aux activités techniques traditionnelles

• *Connaître le présent*

- Accompagner les acteurs (entreprises et associations) qui souhaitent sensibiliser le public à leur activité, liée aux usages du fleuve
- Valoriser des savoir-faire régionaux et les métiers associés
- Promouvoir l'apprentissage à travers la préservation et la restauration du patrimoine
- Sensibiliser le public au territoire industriel estuarien ainsi qu'aux enjeux économiques et environnementaux actuels

• *Préparer l'avenir*

- Participer au développement de la filière patrimoine économique au cœur de notre région

- Constituer un réseau dynamique permettant le partage d'expériences et le développement local
- Accompagner l'insertion professionnelle et la création d'emplois.

Trois enjeux temporels déclinés à travers 3 axes d'activités :

1. La Culture et le patrimoine
2. Les Savoirs et la technique
3. Science et Pédagogie

à destination :

- du grand public (famille, touristes régionaux et étrangers)
- du public scolaire et des formations professionnelles
- des associations et divers acteurs économiques.

Déclinaison du projet

1er axe d'activités : Culture et patrimoine

Le projet est de concevoir un lieu de découverte, d'exposition et de manifestations mêlant la culture et l'histoire, où la mise en valeur et l'explication du patrimoine industriel et fluvial sera au cœur des activités par :

- *Un parcours de visite permanent*, où seront exposés et expliqués :
 - l'évolution des industries et des ateliers de construction navale, situés sur l'estuaire au fil du temps
 - les activités, savoir-faire et métiers traditionnels liés à la Loire
- *Des focus sous forme d'expositions temporaires*

Des expositions temporaires seront envisagées, mettant l'accent sur un métier, une technique, un matériau en lien avec l'activité traditionnelle et économique fluviale et estuarienne.

• *Un lieu de consultation d'archives*

Doté d'une riche collection d'archives sur l'histoire de l'industriel fluviale, le Conservatoire pourra accueillir les recherches des étudiants et spécialistes pour réaliser leurs thèses et leurs ouvrages. Ici, le Conservatoire devient partenaire de ces recherches, cité à travers les différents ouvrages.

2e axe d'activités : les savoirs et la technique

Le Projet est de créer des ateliers de découverte métiers en lien avec le patrimoine vivant de l'activité estuarienne. Par ce biais, le conservatoire a la vocation d'accompagner l'Aide à l'insertion sociale et l'Aide à la formation professionnelle. Sous forme de stages ou de partenariats, les apprenants peuvent s'initier à la menuiserie, charpenterie navale, à la restauration, la mécanique, l'ingénierie technique... et se sensibiliser à la notion de "patrimoine".

Actions concrètes :

• *L'élaboration d'ateliers visitant la technique au fil des années*

- À travers la restauration des collections acquises par le conservatoire, les jeunes visitent l'évolution de la technique ; une compréhension, qui constitue une base pour leurs apprentissages et est nécessaire à leur évolution. Elle permet également d'explorer les métiers du passé, pour mieux aborder ceux du futur.
- Ces ateliers permettent aussi un accompagnement à l'insertion sociale. La manipulation technique est un moyen de favoriser l'implication d'un individu dans un groupe social. Les CCAS, ou les équipes de quartier délé-

guées à la cohésion sociale et aux territoires considèrent souvent ce type d'ateliers comme des éléments moteurs pour aider les publics sensibles ou isolés.

Par ailleurs, à travers ces ateliers de restauration, ces jeunes ou adultes en formation réalisent, de fait, un acte civique et solidaire, inscrit aux missions du Service Civique institué par le gouvernement.

- **Un lieu de rencontres professionnelles**

Construire le Conservatoire comme un lieu-ressources dédié aux professionnels et aux associations permet tout d'abord d'inscrire au patrimoine leurs nouvelles activités, mais également de leur offrir un espace de rencontre et de communication. En relation avec le public, les jeunes actifs ou les personnes en recherche de formation, ces acteurs économiques peuvent échanger sur leurs activités, leurs pratiques professionnelles ou leurs projets et leurs besoins.

3e axe d'activités : Science et pédagogie

Présentées à Exposcience, les activités s'appuyant sur la technique traditionnelle connaissent un certain succès auprès des enfants et des enseignants. Plus faciles à aborder que le numérique et la technologie actuelle, ces activités expliquent des mécanismes simples et adaptés à tous. Elles éveillent une notion concrète qui permet aux enfants de mieux comprendre le monde environnant.

À travers les différentes facettes que recouvre le patrimoine industriel et fluvial, ce dernier offre aux enfants une occasion de découvrir des thèmes techniques et scientifiques, comme l'eau, les matériaux bois et

acier, (cycles 2 et 3), la mécanique et les notions de force (cycle 4) de façon ludique et réelle.

Dans cet axe, l'objectif est de construire au sein du conservatoire, des ateliers d'accompagnement pédagogique, en lien avec le programme scolaire. Un programme d'activités pratiques et collaboratives, basé sur la démarche scientifique, qui comprend une démarche d'observation, d'expérimentation, de modélisation et de recherche documentaire.

Actions concrètes :

- **Activités scientifiques et techniques**

Dans cet axe, le Conservatoire devient un lieu-ressources et de découverte, où les plus jeunes peuvent s'exercer à la recherche et à l'expérimentation pour s'éveiller au monde de l'eau, du fleuve, des bateaux, de la technique et plus largement à l'histoire territoriale et au patrimoine.

- **Construction de maquette, modélisation**

Suite à une observation "orientée" et une expérimentation sur les propriétés des matériaux, les enfants s'essayeront à la modélisation en réalisant une maquette de bateau, des reproductions d'outils... pour leur école ou leur institution.

Ici, les enfants abordent des notions techniques, scientifiques et mécaniques, indispensables à leur apprentissage, tout en travaillant sur une échelle miniature.

- **Récup'art**

Dans un cadre de sensibilisation au tri et au recyclage, les enfants pourront réutiliser leurs connaissances des matériaux pour réaliser un nouvel objet, résultat de leur créativité. Ici, ce programme d'activités de sen-

sibilisation écologique et environnementale peut s'envisager avec le concours des associations du réseau de l'environnement et du développement durable.

Dans ce volet pédagogique, le Conservatoire n'est plus seulement un lieu de visite, il devient un lieu d'action et de réflexion, un lieu éducatif développant une pédagogie pratique et appliquée.

Le Conservatoire, mémoire de l'industrie et des activités fluviales de l'Estuaire de la Loire, défini comme un lieu-ressources dédié aux différents acteurs et associations du patrimoine, requiert tous les atouts pour devenir un lieu d'échange convivial et éducatif, de médiation culturelle, accessible à tous.

Lieu d'activités de découverte, de transmission de savoir et de formation pédagogique, il constitue une alternative innovante et incontournable pour la cohésion sociale du territoire, la formation civique et professionnelle des jeunes apprenants.

13 mai 2015

-

Yves Lainé

Nantes, la Loire et nous...

Des solutions de franchissements compatibles avec les défis du XXI^e siècle et ouvertes à des chances futures ?

laineyves@gmail.com



Les conditions d'une métamorphose à l'horizon 2030. Voyons large !

La résolution de cette affaire de franchissements ressemble parfois à la quadrature du cercle.

En vue d'un avenir radieux pour notre ville, on voudrait proposer des infrastructures autorisant une meilleure qualité de vie, mais également une mobilité accrue, un accès plus facile aux lieux importants, sans oublier une réduction des temps, et pourquoi pas l'émotion ?...

On voudrait bien avoir cela dans un environnement agréable vert et bleu où nos rivières, cadeaux du Bon Dieu, seraient accueillantes pour les anciens et nouveaux usages qu'on en ferait, où des cheminements arborés et végétalisés ennobliraient les façades léguées par l'Histoire, où tout respirerait la beauté et l'intelligence. Pourtant, trop souvent, dans la réflexion, on s'oppose au lieu de se comprendre. Essayons plutôt de penser juste, et avec respect.

Les visions globales évoluent

Dans le dossier des déplacements où terre et eau se concurrencent, les philosophies des transports, maintes

fois dans le passé, se sont affrontées :

- celle, portuaire et fluviale, qui voudrait que l'eau, infrastructure offerte, soit privilégiée quand c'est possible
- celle du rail qui, depuis plus d'un siècle, a multiplié les efforts afin que les moyens de surface lents, plutôt autrefois l'apanage de la voie d'eau, soient reportés sur le rail vu comme compétitif et rapide
- la philosophie routière qui met les plaideurs d'accord en croquant l'un et l'autre.

En France, la part des marchandises transportées par le rail, autrefois majoritaire, s'est effondrée, et cela s'est poursuivi malgré la hausse du gazole.

Sur une ressource qui n'a pas évolué depuis le début du siècle (2013/2001 = - 1 %), la part du rail est passée de 6 % à 4 %, la route restant autour de 95 %. La voie d'eau, même si elle s'est un peu ressaisie, reste stable au dessous de 3, bien moins que dans d'autres pays (RFA, Benelux, plus de 15 %). L'ennemi commun est, pour le moment, la route qui rafle encore 93 % des échanges de surface en tonnage. Au nom de l'écologie, ou même des intérêts économiques, les deux "vaincus" ont

mis en place des stratégies alternatives dont on a du mal à évaluer les effets à terme. Si la voie d'eau a commencé à redresser la tête, le rail, exception faite des personnes (TGV) n'en est pas là.

Les déplacements urbains de biens et de personnes qui concernent plus directement notre propos dépendent de nombreux paramètres.

- On s'accorde à dire que trop de place a été accordée à la voiture et aux poids-lourds qui, non seulement occupent un espace excessif par rapport à son emport, mais de plus polluent notre air.
- Le rail a l'avantage d'être urbain et interurbain, mais dans les villes, il gêne souvent les autres flux.
- La voie d'eau, quand elle existe, est appréciée mais peu compétitive.

Les spécialistes sont perplexes pour le moyen-long terme. Finalement, bien qu'on ne sache pas vraiment si où et quand tel ou tel mode révélera son utilité, on a tendance à se mettre d'accord pour en privilégier certains et ne pas imaginer des scénarios qui donneraient à tous une chance en évitant que l'un ne détruise l'autre.

Le modèle de la Loire 2015 à Nantes

Mais revenons à notre propre modèle et d'abord le périmètre : il est

délimité par le pont de Cheviré d'une part, les deux ponts bas Anne de Bretagne et les Trois Continents d'autre part. Le questionnement porte, en 2015, sur deux faisceaux de flux préoccupants :

UN PÉRIPHÉRIQUE TROP SOLLICITÉ

Le délestage du Pont de Cheviré d'une part de ses voitures en trajets urbains qui gênent les trafics interurbains, est souhaitable car elles handicapent l'économie de la traversée de Nantes sur le périphérique.

Sur cette question, à l'aval, nous nous sommes faits, il y a plus de cinq ans, les avocats d'un tunnel "posé" adapté aux flux interurbains, entre Chantenay et Rezé, et il semble aujourd'hui que, à condition que la faisabilité (dont géologique) soit validée, un certain consensus s'est fait jour sur cette option si nous voulons qu'un port subsiste.

L'objet de la présente note porte donc essentiellement sur l'autre flux : de et vers l'Île de Nantes. Il est d'ores et déjà accepté que ces deux questions sur les deux flux sont bien différentes ; la solution de l'une ne devrait pas être amalgamée à la solution de l'autre.

LA DESSERTE DE L'ÎLE DE NANTES ET LA LIAISON AVEC LA RIVE DROITE

La desserte de l'Île de Nantes est à considérer, plus exactement sa partie sud-ouest, car elle recevra, avant une quinzaine d'années, plus de 10 000 habitants nouveaux. L'Île entière sera, horizon 2030, peuplée de 40 000 résidents. Mais cet objet s'examine plus en perspective : vers 2030, l'Île de Nantes-sud-ouest sera habitée et active (immeubles et CHU = valeur 15000 habitants,) générant des déplacements maximaux. Le modèle de mobilité et d'accès de-

vrait être défini dès maintenant, d'où le débat en cours. La partie centre et nord-est (de Beaulieu à Prairie au duc), à peu près cette importance aujourd'hui, dispose déjà de cinq ponts laissant passer plus de 80 000 véh./jour sans compter Anne de Bretagne (26400). Imaginer un doublement des ponts à l'ouest serait folie ; imaginer un doublement des flux de voitures sur Anne de Bretagne serait une provocation à la qualité de vie.

1. La voie ferrée, un des moyens de désenclaver

L'étoile ferroviaire : cinq branches principales.

Simplifions en décrivant comment les dessertes cardinales ont été historiquement réalisées :

- de et vers l'Est (Angers) : rive droite de la Loire jusqu'à la Gare d'Orléans
- de et vers le Nord (Châteaubriant-Rennes) périphérie Est, et pont sur l'Erdre
- de et vers l'Ouest (St Nazaire, Vanne) en longeant les quais rive Nord, puis triage à Chantenay
- de et vers le Sud-Ouest (Pornic) via l'Île de Nantes (pont Résal) (Gare et triage), puis Pirmil
- de et vers Sud-Est (Cholet, Poitiers) et le Sud (la Roche s/Yon, Bordeaux) via le pont de la Vendée et traversée du vignoble.

Une seule de ces cinq branches traverse le centre ville et s'est vite avérée une gêne pour d'autres circulations.

Une réflexion pertinente expose que la ville aurait plutôt intérêt à faire passer la branche "Ouest" par l'Île de Nantes que des rails traversent déjà de part en part (Malakoff, pont Résal jusqu'à la pointe sud-ouest). De ce point-là, la distance vers la rive Nord n'est pas grande... Si l'on traverse au plus court, moins de 200 mètres. Cependant, les idées se résument à une seule : un pont traver-

sant le bras de la Madeleine. Cette réflexion est portée par plusieurs associations, dont la FNAUT et l'ANDE, NEXUS.

Pourtant, si l'idée de franchissement rail est bonne, un pont classique ne peut être une bonne solution, et pour plusieurs raisons.

Sans contester le bien fondé de chercher à relier la Gare de l'État à la gare de Chantenay, nous ne pensons pas que la solution d'un pont bas, ou même ouvrant, levant, etc... à cet endroit, soit un progrès pour la ville, ses circulations et ses attentes. En effet :

- Placé, comme cela est proposé, au niveau de l'extrémité est du Hangar à Bananes, il condamne à la déchéance un linéaire de plus de 2 kilomètres de quais et un plan d'eau de 30 hectares !
- L'accès sud de ce pont devrait forcément couper deux boulevards, voire traverser le parc métropolitain prévu par la SAMOA
- Sur la rive droite, les rails devraient se partager l'espace avec les ou les tramways qu'on peut envisager jusqu'à Chantenay : engorgement.
- Comment imaginer que le lobby routier ne profite pas de l'étude d'un pont ferré pour exiger aussi une voirie automobile ? Une fois fait, ce pont deviendra un aspirateur à voitures et la belle idée du parc urbain inutile, d'autres traversées nord-sud s'avérant nécessaires, plus un autre pont vers le sud...
- En revanche, dans ce projet, la rétrocession à la Ville de près de 4 km d'emprise de voies en tunnel ou en tranchées (de la gare à Chantenay) pourrait donner à la ville des idées nouvelles pour l'urbanisme et les transports publics, alors que s'épuisera le modèle centralisé (place du Commerce) actuel.

La conclusion de ce chapitre est que, en plus d'une liaison tramway dans l'Île à priori décidée via Anne de

Bretagne, la liaison fer en direction de Chantenay est à terme inévitable si l'on veut désenclaver l'Île vers l'Ouest ; Toutefois un pont bas au dessus du bras de la Madeleine comporte trop de désavantages.

Une autre proposition : un tunnel Gare de l'État vers Boulevard de Cardiff

Sans connaissance très précise des données géologiques, l'idée peut paraître folle. Toutefois, on peut déjà se faire une idée de l'opportunité et de l'emplacement opportun :

- Le tunnel ne pourrait pas passer au dessous de la zone d'évitage maritime sous peine de devoir être trop profond. Il faudrait alors creuser jusqu'à 25-30 m au dessous du zéro des cartes, ce qui entraîne des pentes et une longueur inacceptables et où la complexité géologique, probablement, condamnerait un tunnel posé. En outre, l'évitage (retournement) des navires se verrait condamné pendant toute la durée des travaux

- En revanche, un tunnel posé dans le bras de la Madeleine préservant un tirant d'eau utile suffisant (6 à 7 m) (donc souille à - 20 m maxi env.) serait beaucoup moins couteux. Partant en tranchée couverte de la gare de l'État, il plongerait sous le quai des Antilles et ressortirait à Chantenay près de la sortie de l'actuel tunnel (sous la Place Jean Macé) où son emprise existe

- Combien coûterait un tel ouvrage pour autant que la géologie le permette ? Probablement autour de la moitié de celui qu'on envisage à l'aval et pour lequel on évoque l'ordre de grandeur de 200 millions d'Euros ?

- Le surcout par rapport à un pont pourrait alors être de 50 millions, mais que vaut pour la ville, dans l'autre plateau de la balance, la rétrocession de l'emprise des 4 km de rails évoquée plus haut ? Et que vaut le plan d'eau sauvé ?

- Une autre question se pose : l'échéance du besoin. On ne peut le faire sans examiner les projets complémentaires à l'étude qui, pour nous, devraient être l'élargissement du pont Anne de Bretagne et le pont à transbordeur.

- Le tunnel voie ferrée de l'Île de Nantes ne peut passer qu'au niveau du quai des Antilles. Interroger la géologie est urgent.

2. Les véhicules

Nous l'avons vu : 108 900 voitures traversent quotidiennement les ponts entre la rive droite et l'Île de Nantes. Ceci est supérieur aux flux qui relie l'Île à la rive gauche (sud : 101400). Le faisceau nord, qui rejoint le centre historique de la ville est donc prioritaire.

Si l'on regarde le seul pont Anne de Bretagne, avec 26 400 véh./jour, il est déjà proche de la saturation. Lorsque la traversée NS, prévue par la SAMOA, sera effective, une pression nouvelle apparaîtra forcément. Nantes Métropole a déjà mis à l'étude l'idée d'un élargissement du pont Anne de Bretagne dans le but de favoriser les transports publics et les deux roues. Ceci aura pour effet, au mieux de préserver les flux automobile actuels, en aucun cas d'offrir une capacité nouvelle.

Compte tenu de la valeur du parc voitures à venir dans la partie SO de l'Île de Nantes à laquelle s'ajoutera une partie des flux de et vers le nouveau CHU, une capacité roulante supplémentaire doit être envisagée. On peut l'estimer à moyen terme (2020+) entre 7 000 et 10 000 véh./jour et cela commencera même à court terme car la construction du nouveau quartier mobilisera de nombreux véhicules dont des poids lourds.

Nous avons vu qu'un pont bas pour autos n'était pas souhaitable. Et que les besoins nouveaux, à terme, sont

de l'ordre de la moitié du pont Anne de Bretagne. Soit la capacité journalière d'emport d'un pont à transbordeur. Les études de capacité de la nacelle dépendent de la configuration, mais un plateau totalement réservé aux VL donnerait une offre quotidienne moyenne de 11 000.

Conclusion : Le pont à transbordeur correspond assez bien aux besoins supplémentaires automobiles jusqu'en 2020-2025, mais ces flux VL ne pourraient pas progresser au-delà sans apporter l'apoplexie sur la rive droite comme dans l'Île. Le tunnel ferroviaire pourrait alléger, mais à plus long terme. Or, un pont à transbordeur peut être construit en deux ans, et un tunnel demanderait beaucoup plus de temps.

Dès lors, l'ordre de grandeur de la dépense totale cumulant l'élargissement d'Anne de Bretagne (25 M€), le tunnel fer (100 M€) et le pont à transbordeur (80 M€) auxquels, pour faire bonne mesure, il serait bon d'ajouter une tranchée couverte de 500 m sous les quais de la fosse pour les transits (contribution au Conseil de développement avril 2011) la dépense totale sur 15 ans serait de l'ordre de 250 M€ pour ce seul faisceau, mais quelle métamorphose !

Dans l'autre plateau de la balance, il faudrait mettre :

- le bénéfice de la rétrocession de 4 km de voies, du tunnel de Chantenay

- celui du maintien d'un plan d'eau utile de 30 hectares pour tous les usages nautiques demandeurs

- la valeur ajoutée pour la Ville d'un modèle attractif et adapté qui se rapproche de la tradition et des valeurs d'estuaire retrouvées prônées par d'autres villes (ex : Bordeaux)

- la valeur ajoutée de la partie supérieure du pont à transbordeur : avec un revenu de l'ordre de 5 M€ /an, on peut l'estimer à 40 M.

3. Les deux-roues et les piétons

L'idée d'une ville apaisée suppose la création de sites propres pour les modes doux ; le Pont à transbordeur, le tunnel ferré, l'élargissement d'Anne de Bretagne et le passage souterrain du quai de la Fosse précèdent tous de cette idée :

- sur le quai de la Fosse, les vélos, piétons et transports publics se retrouveraient -hors livraisons et urgences- en surface seuls utilisateurs du plateau

- sur le Pont à transbordeur, sans que cela empiète sur les véhicules évoqués plus haut, deux modules sont réservés : l'un au piétons, l'autre aux deux-roues légers. L'étude montre que, dans une simulation de traversées raisonnable (entre 10 et 20 rotations/h, l'offre horaire pour deux-roues varie entre 500 et 1 000 et pour les piétons entre 2 et 4 000 par sens. A l'heure actuelle, nous ne pensons pas qu'il passe plus 200 piétons et 50 vélos par heure sur le pont Anne de Bretagne.

Conclusion : Il est essentiel de se débarrasser de vues partisans ou sectaires favorisant un seul mode ou activité. Toutefois, pour des raisons directement liées à la concentration voulue des villes, l'accroissement de la part de la route, ou plutôt l'usage qu'on en fait, avec la voiture comme vecteur majeur, n'est plus soutenable dans les centres. Dans une ville de fond d'estuaire comme l'est Nantes, aucune ressource ne saurait être combattue ou éliminée par une autre. Aucun mode ne résoudra à lui seul l'ensemble des questions posées.

C'est pourquoi nous préconisons de se pencher sur la complémentarité de quatre solutions à la question de la mobilité entre le centre historique, l'Île de Nantes et leurs accès depuis l'extérieur, essentiellement l'Ouest :

1- La priorité est un certain désenclavement du sud-ouest de l'Île : Il peut être obtenu dans des délais rapides avec un pont à Transbordeur, (2-3 ans). Les questions relatives aux modes doux seront résolues de ce fait, mais les acheminements VL resteront difficiles à terme

2- Au même moment, l'élargissement du pont Anne de Bretagne devrait être entrepris, mais les travaux seront plus longs à réaliser (5 ans). La conjonction élargissement + transbordeur posera quand même une limite aux flux VL. Cette limite restera tenable à condition que le service public gagne des parts de flux.

3- Une véritable novation pour le Quai de la Fosse, qui permettra de séparer les flux voitures EO des NS sera la réalisation d'une tranchée couverte sous le quai de 500 m environ.

Elle permettra de garder en surface les tramways et véhicules indispensables et de réaliser le rêve nantais d'un Quai de la Fosse apaisé.

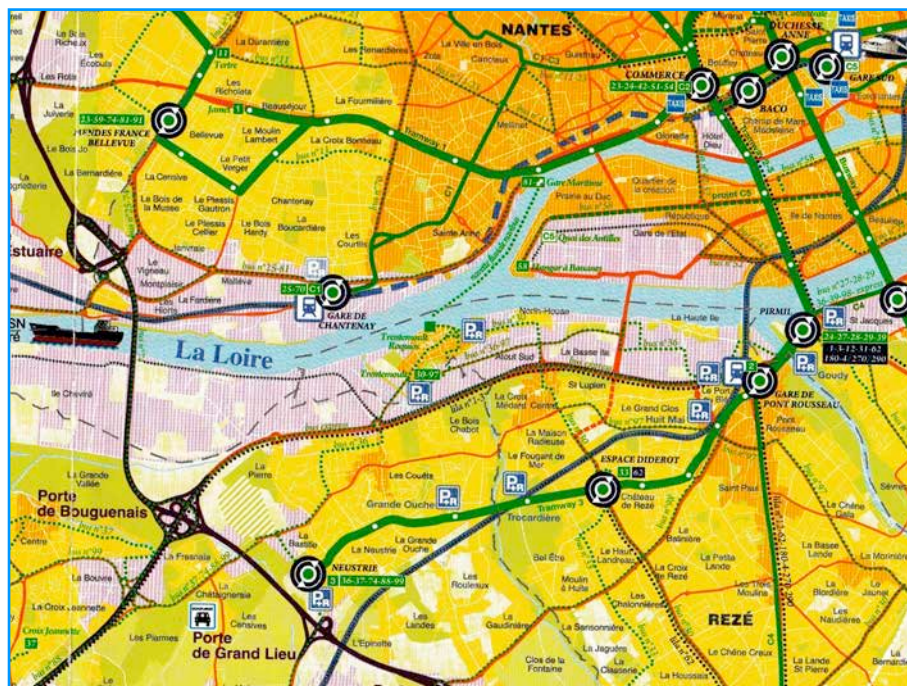
4- Le percement d'une tranchée couverte de la gare de l'Etat jusqu'au quai des Antilles et la réalisation d'un tunnel posé sous la Loire pour le rail puis la jonction avec la mairie

de Chantenay pourrait prendre dix ans ; cette voie serait le véritable exutoire de toute l'Île de Nantes vers les quartiers, Saint Herblain, Saint Nazaire, l'Ouest et toute la Bretagne.

Un tel programme coûte certes cher ;

Cependant, il sauve du dépérissement un plan d'eau de 30 hectares, permet la reprise d'une vingtaine d'hectares sur l'emprise actuelle du rail à travers la ville, et une relance de l'attractivité de Nantes. C'est une métamorphose.

28 janvier 2015



Ressource plan - Paul Poirier 2010

Situation actuelle et schéma proposé pour l'espace de l'île de Nantes sud-ouest/rive droite

Yves Lainé

Nantes, la Loire et nous...

Contradiction entre usages ludiques, culturels du fleuve et usages économiques, industriels, portuaires ?

Conjugué à la forme affirmative, cela ressemble à un axiome.

Je l'ai trouvé dans Place Publique n° 49, aux pages 56-57, dans un article signé par Amélie Nicolas⁽¹⁾, sous le titre "Peut-on concilier le port et la ville ?".

La phrase ci-dessus y est ainsi complétée : "... des usages logistiques et de trafics, plus exigeants, et donc plus strictement organisés, des usages qui répondent à d'autres logiques que celles des usages ludiques".

L'auteure, qui semble au fait des usages portuaires, prend le soin de définir plus précisément ce qu'elle appelle "usages ludiques" ; mais elle se contente d'évoquer quelques tendances, surtout celles des écoles d'architecture.

Reprenons son texte, à la page 56 : *"Dans les termes actuels du débat sur la Loire, cette question des pratiques et des usages est renvoyée à la vocation culturelle et récréative de la Loire. Faire la fête sur la Loire, la Loire à vélo, des guinguettes, des promenades sur la rives en pleine nature, une piscine sur la Loire, du ski nautique et du kite surf, du wake board..."* ou encore *"...traverser la Loire, aller de l'autre côté, tirer des bords, est rendu possible avec le navibus, que*

l'on peut voir comme un révélateur ou un prototype de ce changement d'échelle".

L'auteure poursuit son exposé en précisant que ce sont bien surtout des soucis de bien-être récréatif qui sous-tendent l'invention, par les urbanistes et les architectes, *d'usages en devenir, voire d'utopies métropolitaines...*

Elle aurait pu compléter son propos et évoquer des réalisations ludiques récentes ou proposées, comme les Machines, le grand éléphant, le manège des mondes marins, le navire de croisière fluviale "Loire princesse", le hangar à bananes, la rue aérienne du pont à transbordeur, la barge Nantilus, le futur restaurant de l'Hermitage, l'arbre aux hérons etc...

J'aime beaucoup ce texte et la bien posée :

Y a-t-il vraiment incompatibilité entre ludique/culturel et économique/portuaire ?

Un élément de réponse est donné par Amélie Nicolas dans sa péroraison : *"Vers des usages partagés ?". Elle en appelle à une coexistence pacifique entre ville et port précisant que le modèle urbain ne peut plus s'organiser autour d'un retrait plus pressant vers l'aval.*

Alors, concrètement ? Ce que je vois, moi, au titre d'ancien (1967-1976) directeur commercial du Port autonome, c'est que ce dernier, quel que soit son nom devenu, ne me semble pas encore avoir été tenté par une autre religion que celle de la Tonne débarquée ou embarquée, elle-même liée au foncier. Même si des conversions sont nécessaires (GNL), ceci est tout compte fait assez facilement mesurable, facturable, bref confortable.

Mais quelle pourrait bien être la mesure commune entre "logistique" et "ludo-culturel" évoqué plus haut ? Si l'on peut s'accorder à partager les retombées économiques, on bute encore sur un problème d'unité de mesure. Mais il ne serait pas le premier : depuis longtemps les passagers de croisière, qui apportent des recettes importantes aux territoires, n'ont pu être mesurés en tonnes... et la construction navale pas plus.

Pourtant, un outil commun pourrait exister : les taxes et droits perçus. Mais il intègre une variable nouvelle : le temps...

Dire qu'il peut y avoir contradiction entre un linéaire de quais attribué aux usages logistiques (conteneurs, multimodal, etc) et un autre attribué aux expériences humaines est une

vraie question. Il peut, selon les cas, s'avérer des compatibilités ou incompatibilités... et, dans ce cas-là, il faut réserver des espaces prévisibles et adaptables. Car il ne faut surtout pas déduire que la perte d'une activité dépassée sur un site soit à jamais irrécupérable pour un usage futur sous une forme nouvelle...

Un exemple : à supposer que la navigation commerciale puisse reprendre sur la Loire entre Nantes et Angers -est-ce une vue de l'esprit ? -, il faudra bien lui consacrer une zone suffisante. Ceci est-il envisagé par les aménageurs de l'Île de Nantes ?

Autre exemple : les activités de croisière où Nantes pourrait attirer - tout comme à Bordeaux - une cinquantaine de liners annuels s'ils pou-

vaient se voir attribuer un "Port Jules Verne", comme je l'ai proposé : retombées autour de 100 millions d' €/an.

Et s'insère ici le calcul bien plus difficile des impacts sur l'image d'une cité et d'un port qui devraient tirer dans le même sens, comme c'est le cas à Marseille, à Bordeaux et bien d'autres villes portuaires d'Europe.

Tout cela commencerait, me semble-t-il, par l'établissement d'une nouvelle grille pour les retombées des propositions, tant à l'aval maritime qu'à l'amont fluvial, ainsi que par une charte établissant le respect vis-à-vis des préoccupations écologiques. Mais attelons-nous d'abord à trouver des précédents.

Les compétences existent chez nous, j'en suis convaincu, mais la volonté de se respecter mutuellement, d'avancer enfin concrètement après avoir tant discoursé, est-elle de la partie ? On pourrait peut-être commencer par établir le catalogue de ce qu'ont fait les autres, dans le cadre de l'Association Internationale Ville Ports (AIVP)⁽²⁾, par exemple, forte de 200 collectivités/ou ports membres dans le monde, et dont la vocation première est justement de développer la concertation entre villes et ports.

Ce sont aussi des éléments à verser au grand débat sur la Loire.

28 avril 2015

⁽¹⁾ Amélie Nicolas, enseignante et chercheuse Laboratoire Laua – Auteure d'une thèse en 2009 sur les usages de la mémoire dans les projets urbains, notamment l'Île de Nantes

⁽²⁾ <http://fr.wikipedia.org/wiki/AIVP> - Le réseau mondial des villes portuaires

Jean-Pierre Le Roy

Nantes, la Loire et nous...

Franchissement aval du fleuve

leroyjeanpierre98@neuf.fr



Au sein du Conseil de développement de Nantes Métropole, le franchissement ouest a fait l'objet d'un débat en 2009 dans le cadre du travail sur le PDU (Plan de Déplacements Urbains). En qualité de membre du Conseil, j'avais, à l'époque, publié plusieurs contributions sur le sujet. Je vous en propose ici une synthèse complétée de propositions nouvelles.

Ma proposition porte sur un ouvrage aérien multimodal privilégiant les modes doux de déplacement à l'image des ponts Léopold Sédar Senghor et Éric Tabarly mis en service ces dernières années. Cet ouvrage doit permettre d'accueillir une liaison tram entre les lignes 1 et 3 (3,6 km) afin d'amorcer les rocade tant attendues. Cette rocade de tram pourrait également être complétée par une liaison entre la gare de Chantenay et la gare de Pont-Rousseau (3,7 km de plus) de façon à desservir la zone sud Loire sur Rezé appelée à se développer considérablement dans le cadre du projet "la Loire et nous". Cette liaison passerait très près du futur CHU, au pied du pont des trois continents, ce qui en faciliterait l'accès pour les habitants de l'ouest et du sud de l'agglomération. Une emprise voie ferrée existe sur toute la partie sud Loire, son utilisation peut s'envisager. Le pont fixe,

partant de la place Jean Macé, à près de 20 m au-dessus de la Loire, et aboutissant sur le giratoire des Couëts permettrait d'assurer un tirant d'air de 30 mètres environ pour l'accueil de bon nombre de navires de plaisance dans Nantes. Je suggère de réaliser une zone d'évitage entre cet ouvrage et le pont de Cheviré pour les plus gros navires qui ne s'amarrent qu'en aval de ce pont (voir plan joint). Ma proposition en 2009 a généré un débat au sein du Conseil de développement, beaucoup y voyaient un obstacle trop grand à la remontée des navires, l'idée du tunnel a alors été présentée par Yves Lainé. Personnellement, je n'y suis pas favorable pour les raisons suivantes : un tel ouvrage condamne les modes doux de déplacement, cela veut dire que ça n'est plus un pont urbain agréable à franchir à pied, à vélo ou avec une poussette profitant d'une magnifique vue sur l'aval de la ville mais c'est seulement un franchissement routier complémentaire. En second lieu une liaison tram fortement cadencée dans ce type d'ouvrage me semble très difficile à mettre en place, d'une part pour des raisons de coût et de sécurité et d'autre part à cause des très longues rampes d'accès à prévoir, le tram n'acceptant que de très faibles pentes. A titre indicatif, coté Chantenay une rampe à 3 % devant

s'élever de 30 m devra faire 1 km de long ; cela semble très difficile à intégrer. Une liaison bus peut s'imaginer mais cela génère une rupture de moyens entre les lignes 1 et 3, ceci est très pénalisant pour les usagers et l'expérience démontre que ça les rebute. Après réflexion, la solution du pont levant est peut-être à examiner pour les raisons suivantes : du point de vue des coûts, elle se situe dans les ordres de grandeurs du tunnel, voire nettement en dessous si on parvient à y intégrer le tram qui nécessitera un second tunnel, par ailleurs, et c'est son point fort, elle permet d'accueillir des navires à fort tirant d'air en cœur de ville. La réalisation d'une zone d'évitage juste en aval permet de minimiser grandement le nombre de relevages, les gros navires du port aval n'ayant pas à le franchir. Par ailleurs, la Ville de Bordeaux l'a démontré après bien d'autres grandes villes d'estuaire, cette solution fonctionne et plait aux citoyens (coût de 160 M€ pour Bordeaux). Sur le plan esthétique, en entrée de ville comme l'a fait Bordeaux, il y a la possibilité de réaliser un ouvrage remarquable qui soit un marqueur d'entrée ouest de la métropole, un lieu de ballade pour les Nantais et les touristes où, sur des aires dédiées, on profite des vues sur Chantenay, Trentemoult, l'île de Nantes et la ville. Sur le plan fonctionnel,

un ouvrage aérien sera le lien tant attendu entre deux quartiers, appelés à énormément se développer dans le bas de Chantenay et dans la ZAC des Îles de Rezé. Séparés de 500 m à vol d'oiseau mais de plus de 6 km par la route, ce sont aujourd'hui des quartiers qui s'ignorent. La rocade de Tram entre les lignes 1 et 3 est un argument fort de développement pour l'ouest de l'agglomération en évitant le passage obligé par

Commerce. Par ailleurs, le déploiement de l'IRT et du Technocampus avec son nombre important de techniciens, chercheurs, ingénieurs ainsi que l'installation de toutes les entreprises qui, dans ce cadre, vont s'implanter dans la zone en plus d'Airbus et des nombreuses déjà existantes, justifient un prolongement de la ligne de tram jusqu'à cette zone (environ 2 km). Ceci s'impose même sans le maintien de l'aéroport. Et pour-

quoi ne pas rendre l'ouvrage capable d'une liaison voie ferrée entre la gare de Chantenay et la gare de Pont-Rousseau de façon à alléger, voire supprimer, la traversée du centre-ville par les trains, surtout les convois chargés de substances dangereuses, qui posent problème dans le tunnel de Chantenay ? Cela milite encore plus en faveur d'un ouvrage aérien.

2 février 2015



Marc Lefebvre

Nantes, la Loire et nous...

Le fossoyeur du trafic fluviomaritime

marc.lef@laposte.net



Le train a tué le trafic fluviomaritime entre Nantes et St Nazaire ! Verdict de Didier Guivarc'h au cours de son audition publique particulièrement fouillée sur l'histoire de l'estuaire de la Loire.

L'arrivée du train a donc radicalement bouleversé la nature du trafic des marchandises de St Nazaire à Nantes et même au-delà. Le passage du bateau au rail a changé, à la fois le mode de diffusion de ce trafic, mais surtout l'échelle de développement de l'estuaire. Les échanges cantonnés sur un "axe" fluvial ont éclaté autour d'un "réseau". A partir de 1850, malgré les réticences des chambres consulaires⁽¹⁾, les marchandises ont quitté le fleuve pour gagner les rives et s'éparpiller sur tout le territoire. Au passage, on a troqué un "grand projet" qui se révélerait bien peu "utile"⁽²⁾, le canal de la Martinière, contre un "grand projet utile" : le chemin de fer⁽³⁾. Faut-il trouver dans cette suprématie du rail qui a eu raison du trafic fluvial, un motif du peu d'intérêt que manifeste bon nombre de Nantais pour ce moyen de transport ? Faut-il y voir, chez certains, une forme d'hostilité qu'on ressent aussitôt qu'on évoque le retour du rail ; sur, à côté ou au-dessus du port ? La mémoire collective nantaise peut-elle surmonter le traumatisme du "crime" contre le trafic fluvial et son corollaire sur l'ac-

tivité portuaire ? Nantais d'adoption, j'ai toujours été frappé par l'attitude paradoxale des habitants de l'agglomération autour du fleuve, la nostalgie affichée pour un port qui n'a cessé de "reculer" dans la ville.

J'y suis arrivé au moment des derniersancements de navires construits à Dubigeon, puis j'ai vu mourir les chantiers, démonter toutes les grues ou presque, abattre les vestiges de bâtiments portuaires sur le quai de la fosse, disparaître les derniers trafics sur l'île de Nantes : sucre, ferraille, engrais, s'arrêter les seules péniches franchissant encore Pirmil. Dans le même temps, s'insérait une forme d'indifférence à voir la Loire se cacher derrière un rideau d'arbres poussant sauvagement sur des berges enrochées au cœur de la ville, ou laisser transformer ses quais en de vulgaires parkings.

Aujourd'hui, que reste-t-il au-delà d'une friche industrialo-portuaire qui se transforme en embellissant peu à peu les rives ? Des quais et... des rails ! Et ceux qui s'affairent, à juste titre, à sauver une mémoire ou relancer une activité autour du fleuve laissent plus souvent transparaître leur intérêt pour les premiers, que pour les seconds dont on se contente de laisser des traces sur le sol.

Étonnant quand on regarde les anciens plans de la ville et les vieilles cartes postales qui décèlent tous les

trafics entremêlés ! Véhicules hippomobiles, charrettes à bras, automobiles et trains se côtoyaient au pied des navires amarrés à quai. De l'autre côté, sur l'île Ste Anne, une présence très forte du rail pour desservir, entre autres, des hangars à bananes... organiser le triage d'un fret bien vivant, et approvisionner des entreprises industrielles implantées sur le site.

Bien des villes pourraient jalouser le réseau de plateformes ferroviaires nantais encore présent et qui nous tend les bras au milieu d'un foncier aussi précieux. Faut-il rappeler que la remise sur rail du tramway nantais doit son succès à l'utilisation d'une plateforme ferroviaire disponible⁽⁴⁾ qui a permis de ne pas (trop) traumatiser les citoyens qui voyaient d'un mauvais œil le retour du péril jaune dans leur ville ? Faut-il rappeler que le tram-train a pu démarrer vers Châteaubriant grâce à une autre plateforme heureusement préservée ? Faut-il rappeler que le train cadencé pour Clisson est victime de son succès tout comme la liaison avec Pornic et St Gilles en cours de restauration ? Toutes ces lignes fonctionnent aujourd'hui sans "couper" la ville comme le prédisaient les opposants et comme le prédisent encore certains, aujourd'hui, dès lors qu'on évoque le rail en milieu urbain. Alors que le succès du rail est au

rendez-vous, pourvu qu'on s'en donne les moyens, pourquoi le débat est-il systématiquement écarté autour du ferroviaire lorsqu'il s'agit du "vieux" port de Nantes ?

D'un côté la Samoa qui, sur l'île de Nantes, condamne à un cul de sac, tout trafic ferroviaire vers le port, en ne gardant à son extrémité ouest que des "traces" du chemin de fer pour "ne pas injurier l'avenir", tout en bétonnant de telle sorte qu'il devient de plus en plus difficile de revenir en arrière.

De l'autre, des associations qui semblent curieusement écarter le rail de la mémoire du port et de son fleuve alors qu'ils sont intimement liés. Sans compter des projets plus ou moins grandioses de franchissement que pourrait perturber la présence du fer aux abords du fleuve.

Rajoutez à ceci un beau mélange de différentes autorités organisatrices et compétences, comme nous savons les orchestrer en France, et vous obtenez une situation de laquelle il est bien difficile de faire émerger un débat serein.

Est-il si incongru de sortir des positions de principe et de se poser la question d'un franchissement ferroviaire de la Loire et pour quels types de trains ?

Est-il si incongru de se demander si une partie du trafic venant de l'ouest de l'agglomération pourrait, en pas-

sant au-dessus de la Loire, libérer de précieux "sillons" sur les voies (en limite de saturation) sous le tunnel ferroviaire⁽⁵⁾ ?

Est-il si incongru de se poser la question du type de trafic ferroviaire acceptable en milieu urbain, sans a priori ?

Est-il si incongru de se poser la question de la saturation des "mouvements" de trains en gare de Nantes en soulageant celle-ci par des passages à travers l'île de Nantes⁽⁶⁾ ?

Est-il si incongru de parler d'optimisation de l'étoile ferroviaire en multipliant les destinations potentielles à partir de l'île de Nantes ?

Est-il si incongru d'envisager de réhabiliter une "gare de l'état" symbole de la multiplication des points d'arrêt en centre-ville ?

Est-il si incongru de favoriser le rayonnement et l'optimisation des accès dans le "métacentre" de la métropole par des transports en commun rapides et performants plébiscités par de nouveaux usagers ?

Poser ces questions est déjà sans doute une manière d'y répondre tout en rassurant les fervents défenseurs du port.

• Nous partageons avec eux l'impérieuse nécessité de conserver la totalité de l'aire d'évitement de Trentemoult sans obstacles en aval pour préserver l'activité présente et future du port.

• Nous partageons avec "les transbordés" l'idée de prolonger le mouvement de descente historique du port (de Richebourg à la Fosse, en passant par Bouffay et Commerce), en le ripant vers l'aval par un nouvel aménagement dans le bas de Chantenay, sous réserve de valoriser la plateforme ferroviaire existante dans ce secteur.

• Nous pensons que le port "historique"⁽⁷⁾ de Nantes peut s'envisager avec une hiérarchisation des quais accueillant des navires de différents tirants d'air en fonction des aménagements futurs entre le pont Anne de Bretagne et le bas de Chantenay. Certes, le rail a été le fossoyeur du trafic fluvio-maritime. Il a aussi été un vecteur de développement portuaire et industriel de Nantes, de son agglomération et de son estuaire. Aujourd'hui, c'est le fret ferroviaire qui se meurt et c'est le trafic voyageur local qui ressuscite. Il aura besoin de plateformes pour s'épanouir.

Une nouvelle page va s'écrire autour des rives de la Loire. Rien ne serait pire que de commencer par gommer le potentiel ferroviaire existant. Nous pensons que le rail doit (re)trouver toute sa place, au bord, et au-dessus du fleuve.

13 janvier 2015

(1) A l'époque, et à la demande des chambres de commerce de Nantes et St Nazaire, la gare d'Orléans fut positionnée en butée sur la Loire pour éviter le développement du trafic de fret vers l'ouest

(2) Canal de la Martinière qui fonctionnera une dizaine d'années avant de devenir... cimetière à bateaux

(3) On peut d'ailleurs se demander si ces deux "grands projets" pourraient voir le jour aujourd'hui compte tenu de leurs impacts environnementaux...

(4) Entre la gare SNCF et Haluchère

(5) Il ne paraît pas "durable", en termes de capacité de trafic, de condamner l'entrée et la sortie de la gare de Nantes (de ou vers toute la Bretagne) aux deux seules voies disponibles sous le tunnel

(6) Quelques centaines de mètres seulement séparent les plateformes venant de la gare de Chantenay le long du Bd de Cardiff et le faisceau présent sur l'île de Nantes

(7) Où commence et où s'arrête l'histoire du port ?

Jean-Bernard Lugadet

Nantes, la Loire et nous...

Le long et par-dessus la Loire, pour une mobilité plus respectueuse du cadre de vie : priorité aux transports publics et aux modes alternatifs à l'automobile individuelle

lugadet-stemler@orange.fr



Préambule

Adhérent à l'Association Nantaise Déplacements Environnement (ANDE) et à la Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports (FNAUT Pays de la Loire), j'ai souhaité développer, à l'occasion du débat public "Nantes la Loire et nous", le thème de la pertinence du transport collectif pour mieux assurer la mobilité dans notre agglomération, à la fois le long et par-dessus la Loire.

Ces deux associations se sont en effet très tôt intéressées à la fois au patrimoine fluvial et au transport public puisqu'elles ont débuté leur histoire en 1972 avec l'ANDE comme association de défense des rives de l'Erdre et ont apporté dans les années 1980 leur soutien à la construction du réseau de tramway à Nantes avec ses infrastructures longeant (ligne 1) ou traversant (ligne 2) la Loire.

À partir de 1990, la revendication d'optimisation de l'étoile ferroviaire nantaise portée par la FNAUT est allée dans le sens de la mise en place de services ferroviaires améliorés le long du fleuve entre Saint Nazaire et Ancenis. D'autre part, l'ANDE a très longtemps insisté sur la qualité du paysage urbain à travers notamment la lutte contre l'envahissement publicitaire.

DÉFENSE DU PATRIMOINE OU DÉVELOPPEMENT : DIALECTIQUE, ÉCHELLE, ORIENTATION

Au cours des avancées du débat "Nantes, la Loire et nous", le Collectif Transport (qui a publié son propre cahier d'acteur) a noté le dialogue entre les partisans de la défense du patrimoine fluvial (parfois sublimé) et les promoteurs du fleuve comme support au développement économique. Les documents de travail présentés et les contributions reçues montrent qu'on est dans une complexité de bon augure même si reste en plan la question de l'utilité du débat par rapport aux choix politiques déjà annoncés... Dans des échanges dont le thème est avant tout un "objet" géographique, il convient à tout moment de déterminer dans quels types d'espaces on se pose. La première réflexion en rapport avec cette complexité concerne les échelles d'analyse qui méritent d'être précisées en toutes circonstances :

- au niveau interrégional (on évitera de chercher plus loin) entre le 1/ 250 000 et le 1/1 000 000, régional entre le 1/50 000 et le 1/250 000, métropolitain, communal ou de quartier
- au niveau des différentes strates urbaines fonctionnelles : centre directeur, quartiers périphériques,

banlieues (intra et extra périurbaine), milieux périurbains.

À propos des traversées, il est important également de se préoccuper de leur sens et, ce n'est pas anecdotique, notamment face aux déséquilibres entre les deux rives et à leurs représentations très prégnantes notamment pour les citadins du Sud-Loire, "historiquement" en Bretagne, "sociologiquement" en Vendée. Enfin, il conviendra de rechercher s'il y a une problématique spécifique aux îles, qu'elles accueillent des espaces multifonctionnels ou des zones différenciées (réserves naturelles, terrains de loisir, terres agricoles).

DES AXES PLAUSIBLES POUR UNE RÉFLEXION CENTRÉE SUR LA MOBILITÉ

Soucis environnementaux, patrimoniaux et économiques

Force est de constater que la Loire échappe à la métropole pour ce qui est des paramètres liés à l'amont : navigabilité mais surtout qualité des eaux qui influence la richesse halieutique et le potentiel récréatif. Les habitants de la métropole ont droit dans les représentations exprimées à un fleuve "sauvage", propre, attractif, navigable pour des dériveurs comme pour des convois de marchandises. Ce qui fait beaucoup... Dans la dimension inverse (l'aval ou

l'ouest), la Loire à Nantes, en fond d'estuaire, est aussi impactée par l'économie mondialisée pesant sur le port, sur les choix liés à la navigation maritime et désormais sur les évolutions industrielles et énergétiques. Les partisans d'un franchissement ferroviaire à l'aval du quai de la Fosse ne peuvent ignorer ces contingences.

Un espace urbanisé

Tout citoyen se souciant de la qualité de vie et des progrès de la mobilité responsable dans l'ensemble du bassin de vie nantais sera forcément attentif aux aménagements liés au fleuve : utilité économique et sociale, durabilité environnementale mais aussi culturelle notamment esthétique. Le choix d'une densification responsable liée aux infrastructures de transport public peut trouver ici des développements intéressants même s'il faudra oser signaler des zones exagérément soumises à des ratios élevés (Ile de Nantes notamment) et souvent rejetées par la population eu égard à la culture dominante en la matière.

Mobilité : des "fondamentaux" à mettre en avant en faveur du transport public

La mobilité est restée le point d'ancrage prioritaire de la réflexion des aménageurs depuis 40 ans. Il importe donc de rappeler, en les liant à l'objet Loire mais aussi à ses affluents, les priorités et les propositions qui peuvent concerner les promoteurs du transport public :

- avantages des modes collectifs en matière d'environnement, de coût énergétique comparé d'émissions de gaz à effets climatiques ou sanitaires, de mixité sociale
- souci d'une cohérence de l'urbanisation mixant mobilité-économies d'énergies et d'échelles

- mise en place d'une autorité régionale unique chargée des transports et de la mobilité pour une gestion rationnelle des différentes échelles de la mobilité, une billettique commune, etc...

- symbiose de la gestion voirie-transports publics dans les collectivités décentralisées

- achèvement du réseau structurant (tram et busway) et optimisation de l'étoile ferroviaire

- amélioration de la qualité des services rendus aux usagers notamment dans les pôles multimodaux (gares, trams-autobus, navibus).

UN ATOUT ENVIRONNEMENTAL ET CULTUREL

Points d'ancrage : industries, voies ferrées

Dans l'agglomération nantaise, la rencontre fleuve-ville a créé, le long de rives plus ou moins naturelles, plus ou moins escarpées, des quais et aux débouchés des ponts, des paysages tantôt de qualité (certains quais du centre-ville, Saint Sébastien sur Loire, Rezé-Trentemoult, Couëron depuis le réaménagement...) tantôt banals surtout là où on a organisé longitudinalement le transit automobile.

D'autre part, la désindustrialisation des années 1970-1990, qui a lourdement bouleversé la structure économique et sociale de l'agglomération, a paradoxalement entraîné l'existence de terrains constructibles sur les friches industrielles (Chantenay, Indre, secteur des Chantiers) et tertiaires (Pas Enchantés) à haute valeur foncière. Ces espaces en reconquête offrent des opportunités pour une densification respectueuse de l'environnement (forêt urbaine, jardinage) à condition qu'ils ne soient pas seulement l'objet de visées immobilières mercantiles, no-

tamment en cas de reprise de l'activité économique.

La rencontre du chemin de fer et de la Loire est elle aussi complexe. Elle a créé des zones de passage remarquables et fonctionnelles (cf. la liaison Nantes-Clisson par le pont de la Vendée de plus en plus optimisée) dont certaines pourraient être mieux valorisées (gares sur le parcours Baco-Chantenay). Elle a aussi engendré des barrières physiques (comme à Malakoff) et surtout psychologiques qui créent souvent un rejet de ce mode de transport chez les urbanistes, les décideurs, alors que ses marges de progrès sont à mon avis énormes.

Multiplier les outils dont la carte

Si le débat sur la Loire a produit des présentations s'appuyant sur la cartographie, on n'en fera sans doute jamais assez en la matière.

Le débat sur l'eau dans l'agglomération doit être visuel, aérien, coloré ! L'outil cartographique doit être développé, popularisé même si évidemment la carte ce n'est pas le territoire et si des paramètres historiques, sociologiques, artistiques peuvent s'exprimer par d'autres moyens. On peut par exemple suggérer de recenser visuellement les zones constructibles et inondables (aux divers degrés et dans la perspective des évolutions climatiques), les effets des crues et des marées, notamment sur les rivages et les flux, les zones naturelles à développer et les aménagements paysagers à privilégier. Le développement de la densification urbaine est certainement la bonne voie.

On en mesure aussi les dérapages, surtout quant à la non-adéquation à l'offre de transport de certaines zones en croissance.

Il convient de développer, au sujet de ce mouvement urbain qui peut

susciter des résistances, les outils d'analyse et de décision : cartographie des accès et des infrastructures, connaissance des coûts de construction et du marché immobilier sans oublier les données fiscales.

Quelques exigences liées à la qualité des paysages

Les exigences de sauvegarde des espaces naturels méritent aussi d'être explicités et visualisés pour les citoyens : choix de l'emplacement et de la surveillance des conservatoires protégés, animations et précautions quant à l'usage des zones accessibles, valorisation des zones ouvertes avec désormais la demande d'espaces de promenade allongés le long des rives des cours d'eau et de leur liaison avec les forêts urbaines (sur le modèle de la Sèvre nantaise entre Rezé et Vertou). Enfin, il apparaît important d'ouvrir le débat "Nantes la Loire et nous" aux... affluents du fleuve les plus importants dans l'agglomération (Erdre, Sèvre Nantaise) comme les plus discrets et parfois maltraités en matière de couverture, d'accès, d'épandage d'effluents et d'ordures. Si le débat public est une excellente chose on peut souhaiter aussi voir s'appliquer, aux rives des cours d'eau de l'agglomération, les lois de la République : en matière de servitude de marchepied avec le sujet sensible de l'accès aux rives de l'Erdre dans certains secteurs de La Chapelle sur Erdre, au regard de la réglementation de l'affichage publicitaire aussi...

TRANSPORTS ET MOBILITÉ : UN AXE LONGITUDINAL À VALORISER

Considérations inter régionales et régionales

Au travers notamment des propositions de la FNAUT Pays de la Loire (Association Régionale des Usagers des Transports), je souhaite insister

sur l'intérêt des liaisons transversales empruntant en totalité ou en partie la vallée de la Loire :

- Nantes - Tours - Lyon - (Dijon) - (Clermont-Ferrand)
 - Service "Interloire" Le Croisic - Orléans dont la fréquence mérite d'être augmentée
 - Paris - Le Croisic sans rupture de charge et avec libre accès aux TGV entre Nantes et la côte.
- Le développement de ces liaisons contribuera à un meilleur service aux usagers du train et probablement au rayonnement économique de Nantes. Il pose le problème de l'infrastructure entre Nantes et Angers en termes de maintenance, d'optimisation et d'agrandissement (mise à trois voies) qui implique sinon un débat régional du moins la mobilisation des acteurs.

Optimiser les infrastructures ferroviaires longeant la Loire

L'occasion d'insister sur les rives de la Loire comme axe privilégié du transport ferroviaire à échelle nationale dans la région nantaise ne doit pas faire oublier les branches supportant plutôt un trafic régional avec notre souhait de voir :

- la valorisation liaisons TER Nantes-Le Croisic (cadencement, amélioration de la gare de Saint Nazaire, coordination horaire avec les réseaux de transport de la Presqu'île et du Pays de Retz)
- la (re)mise en service d'une liaison Rennes-Saint Nazaire par Pontchâteau entre deux agglomérations majeures de la Bretagne historique
- l'optimisation des étoiles ferroviaires de Nantes, Saint Nazaire, Angers, Cholet.

Notre démarche est ici d'insister vis-à-vis des décideurs, de l'opinion, voire de la SNCF, sur la nécessité d'étudier les options ferroviaires eu égard aux enjeux mondiaux (climat, indépendance énergétique), urbains

(densité, pollutions) et du rôle de Nantes dans son espace régional où les décisions d'aménagement nous apparaissent souvent comme des jeux d'acteurs peu enclins à se concerter et à optimiser un argent public désormais rare.

Cours d'eau et voies ferrées de la métropole nantaise

La première chose à rappeler est la symbiose forte entre les voies ferrées (très proches des thalwegs en zone de plaine) et les cours d'eau notamment le long de la Loire où l'on en compte trois :

- avec l'axe majeur Nantes - (Ste Luce) - Thouaré - Mauves - Ancenis - Angers
- son prolongement vers la côte et la Bretagne Chantenay - Indre - Couëron - Savenay - St Nazaire ou Redon
- la ligne de Cheviré très souvent ignorée, très peu utilisée mais dont l'analyse du potentiel est à envisager car elle dessert d'importantes zones d'activité commerciales ("Atout Sud") et industrielles (Basse Ile, Cheviré).

Le long de l'Erdre, la remise en service de Nantes-La Chapelle-Nort-Châteaubriant par le tram-train a été un pas positif pour le transport public mais il faut répéter que l'arrêt sans issue à Châteaubriant est une faute et que le matériel utilisé de bout en bout n'est peut-être pas le plus pertinent. Ici, nous rappelons notre intérêt pour le retour du train à Carquefou et même au-delà. La liaison vers Clisson-(Cholet)-La Roche sur Yon-Bordeaux évite la vallée de la Sèvre Nantaise trop accidentée. Sa montée en puissance au niveau de l'offre mérite une solide promotion et de meilleures liaisons à Vertou et à Saint Sébastien sur Loire avec le réseau urbain. Les trains allant à Pornic ou Saint Gilles Croix de Vie traversent les deux bras de la Loire

(pont Résal et pont de Pornic) et surplombent l'île de Nantes dans un secteur dense où certainement des gares urbaines auraient une justification.

L'aménagement et l'utilisation des rives entre Mauves et Couëron

Parvenus au paragraphe "propositions pour l'optimisation ferroviaire des rives de la Loire", il convient d'être à la fois incisif et modeste. Incisif car, tout le monde le reconnaît, le potentiel du chemin de fer est sous-développé dans l'agglomération nantaise.

Modeste, car le sujet est complexe et offre à la fois des contraintes techniques (à recenser, à adapter, à admettre aussi) et politiques qu'il ne faut pas hésiter à montrer du doigt au risque de la polémique (métropole contre région administrative, exploitant du tram contre exploitant du train, nostalgiques des bateaux venant jusqu'au marché aux poissons et partisans du tout ferroviaire s'il en existe).

Pour la rive droite de la Loire, on peut suggérer :

- qu'au niveau du trafic TER, des liaisons transversales Savenay-Ancenis permettraient une meilleure desserte de l'agglomération, des économies de mouvements de train et une meilleure lisibilité du réseau
- que la création d'un arrêt à Petite-Hollande ou à Baco en liaison avec les deux grands axes de tramway distribuerait mieux les flux et désencombrerait la gare principale pour un plus grand confort des usagers de St Nazaire, Savenay, Couëron,... même si cette option peut apparaître en contradiction avec une demande d'un réseau urbain moins centralisé
- que des gares sont à stimuler (Indre, Chantenay, Mauves) ou à inventer (Tougas ? Petite Hollande- Baco, Ste Luce sur Loire).

Pour la rive gauche, nous souhaitons que le débat "Nantes la Loire et nous" entraîne celui, à notre avis primordial pour les dix ans à venir, concernant la liaison ferrée de l'île de Nantes. Avec d'abord l'impératif de la préservation du patrimoine ferroviaire autour de l'ancienne gare de l'État dont nous pensons qu'il a de l'avenir : desserte régionale du futur CHU, appui de la traversée ferroviaire. Ensuite la réflexion sur les services qui pourraient s'y développer (régionaux ? suburbains vers Sainte Pazanne ?), sur les gares à aménager avec les axes de transport urbain, sur la multi modalité à renforcer à Malakoff, Beaulieu, Mangin et au quai des Antilles..

Comme l'ont montré les contributions issues du Collectif Transport, un point important semble ici de modifier la représentation du chemin de fer à Nantes par les leaders d'opinion, les techniciens de la mobilité, les décideurs politiques qui nous renvoient pêle-mêle le faible rôle actuel (raison de plus), la lourdeur des investissements, voire l'image parisienne des trains bondés. Une immense pédagogie s'impose et les défenseurs du transport ferroviaire ne demandent qu'à y contribuer.

TRANSPORTS ET MOBILITÉ : MIEUX TRAVERSER LA LOIRE EN FAVORISANT LE TRANSPORT PUBLIC FERROVIAIRE ET ROUTIER, DÉVELOPPER DES PASSAGES PIÉTONS AGRÉABLES ET SÉCURISÉS

Manques et potentiels dans les dessertes actuelles en transport collectif des traversées

D'est en ouest, on peut avancer des améliorations, des choix courageux en faveur du transport public qui pourraient :

- sur les ponts de Mauves et Thouaré, développer les liaisons entre les gares et la zone de Saint Julien de

Concelles en gérant le problème de l'appartenance administrative de cette zone de l'agglomération et en s'adaptant à un habitat pavillonnaire peu adapté au transport public

- sur le pont de Bellevue, créer un lien entre Saint Sébastien-Basse Goulaine et Sainte Luce et la zone d'activité de Carquefou ; solution à comparer à un continuum du tram-train entre Clisson et Nort sur Erdre-Carquefou malgré les obstacles techniques que l'on pourrait nous opposer (rebroussement, géographie ferroviaire à Malakoff)

- sur les ponts Sedar Senghor (à aménager) et Tabarly, créer (y compris à titre d'expérience) une ligne de Chronobus entre Saint Sébastien et Malakoff-Doulon offrant une alternative aux passages par le busway pour des liaisons sud-est/est infiniment plus rapides actuellement par véhicule individuel

- sur les ponts Clémenceau et de Pirmil, où l'omniprésence du tram et du busway a entraîné la fin des liaisons directes Vertou-centre et Rezé-Gare sud refaire l'inventaire des besoins des liaisons transversales

- adapter le pont Ste Anne au transport public, qu'il soit ferroviaire (tram entre Vincent Gâche et Chantiers navals) ou par autocar (Chronobus C11)

- développer une offre de transport public sur le pont des Trois Contingents qui pourrait relier les lignes 3 (à Rezé-8 mai ou Diderot) et la ligne 1 via la place de la République

- adapter au transport collectif le pont de Cheviré par la dévolution d'une voie réservée à la ligne 74 dont la fréquence actuelle est indigne dans une grande agglomération et qui pourrait être prolongée pour servir de liaison entre des zones d'activité (aéroport, Atlantis).

Traversées par bacs, navibus, passeurs

La gratuité des bacs, voulue depuis quelques années par le Conseil départemental de la Loire-Atlantique, assure leur succès mais peut créer une sur-utilisation. La coordination horaire entre les mouvements des bacs et les horaires d'arrivée et de départ des bus Semitan est difficile à réaliser en toutes circonstances mais elle devrait être un objectif de qualité. Le succès des liaisons de type navibus en tarification intégrée est évident quand elles répondent à des besoins liés à la mobilité quotidienne ou de loisirs : desserte de Trentemoult, passeur de l'Erdre. On l'a vu avec l'échec de la liaison gare sud-facultés, il faut que le service soit rapide et non concurrencé par une liaison terrestre forcément plus rapide et moins coûteuse à l'exploitation. Des expérimentations devraient être menées sur les liaisons Trentemoult- Chantenay, Saint Sébastien-Ile de Nantes et dans la perspective d'une desserte du quai des Antilles à condition que soient bien étudiées les correspondances multimodales, les publics potentiels et que l'on assure une vraie promotion de ce type de service.

Le potentiel d'une nouvelle traversée ferroviaire Île de Nantes - Chantenay

Cette proposition découle d'une réflexion sur l'optimisation de l'étoile ferroviaire nantaise et de la défense du maintien des voies ferrées dans le secteur de la gare de l'État. Une nouvelle traversée dans ce secteur permettrait une meilleure desserte de l'Île de Nantes, promue comme partie du centre de la métropole, des liaisons entre Savenay et le Sud Loire, une substitution au tunnel de Chantenay qui finira par être surchargé. Il est souhaitable que le débat sur ce sujet ne soit pas éludé

même si restent confondants le faible engagement actuel du gestionnaire du réseau sur le thème (qui fut pourtant lancé par des cadres de la SNCF) et les silences des autorités organisatrices régionales et métropolitaines.

Cette proposition, coûteuse mais structurante, nous obligera à accepter le débat avec les défenseurs du rôle portuaire de Nantes, à comparer ses avantages (surtout environnementaux) face à un pont ou un tunnel uniquement routiers entre Trentemoult-Chantenay, à montrer que dans d'autres villes il n'y a pas de problème...

Mieux "soigner" et amplifier les traversées liées aux modes doux

Il est souhaitable que le débat public "Nantes la Loire et nous" fasse l'inventaire des succès des voies cyclistes longitudinales à la Loire et la traversant (notamment l'axe Rezé-Commerce) ainsi que les échecs : accès aux ponts souvent mal aménagés : Sedar Senghor, Trois continents... La production d'un cahier d'acteur par l'association "Place au Vélo" détaille mieux cela.

Quant aux traversées piétonnes et aux espaces piétonniers occupant les quais de Loire, ils nécessiteraient aussi un propre développement. Notons que les accès aux traversées ne sont pas toujours évidents (Pirmil) et que peu d'ouvrages sont munis de protections contre le vent, ce qui peut rendre les traversées du pont Sainte Anne et du pont Aristide Briand éprouvantes les mauvais jours.

CONCLUSION PROVISOIRE

Le débat "Nantes la Loire et nous" a montré la richesse, voire la profusion de propositions en matière de mobilité. La croissance des infrastructures et des services de transports publics

semble la plus à même d'accompagner le développement dans les paramètres de compétitivité, de durabilité et de mixité sociale. Évacuer certaines questions posées ici (développement des modes collectifs sur chaque pont, optimisation des voies ferrées, franchissement ferroviaire) ferait douter de la volonté de bâtir une ville respectueuse de l'environnement et adepte d'une mobilité sobre et efficace.

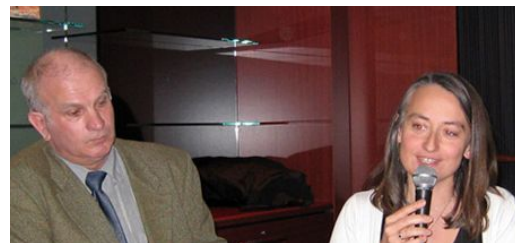
21 avril 2015

Association NEXUS

Bernard Fourage / Annie Le Gal La Salle

Nantes, la Loire et nous...

**La Loire à Nantes, Intermodalité Rail / Maritime :
associer les atouts existants**



info@nexus-asso.fr

Le texte figure aussi dans les cahiers d'acteur du débat officiel

L'association NEXUS agit pour l'accessibilité au port de Nantes et préconise la mise à niveau du réseau rail existant afin de permettre à Nantes et à son fleuve une intermodalité Rail / Maritime.

L'Intermodalité Rail / Maritime implique le quai des Antilles, le quai Wilson et le quai Saint-Louis à Nantes. Une desserte rail n'est pas exclue pour le port de commerce via la gare de Rezé/Pont-Rousseau.

Nantes, port de croisières fluviales et maritimes, serait alors :

- à environ 10 minutes de l'aéroport de Nantes Atlantique
- accessible par le rail directement depuis Paris, Roissy puis Orly et les autres villes ferroviaires
- intégré au réseau TER / RER 44 avec correspondances aux 4 lignes de tramway/busway et aux lignes de bus
- un postulant sérieux comme port d'escale du nouveau France^(*) et/ou autres navires d'un gabarit comparable.

NEXUS propose un franchissement ferroviaire du bras de la Madeleine sur la Loire par pont fixe ou par un pont levant, ce franchissement rail étant couplé avec un franchissement mode doux.

Ce pont permettrait un itinéraire de dédoublement du tunnel de Chantenay. Il faciliterait également la mise aux normes de ce tunnel ainsi que l'implantation d'une station TER sous le parking de la place de la Petite Hollande.

Sur l'Île de Nantes, la voie ferrée serait sur certaines sections depuis Gustave Roch vers la pointe de l'Île sur pilotis de manière à faciliter les circulations piétonnes, automobiles et cyclistes entre le Nord et le Sud de cette partie Ouest de l'Île de Nantes.

Quelques voies de garages ferroviaires entre la gare de Nantes État et la pointe Ouest de l'Île seraient conservées pour les trains TGV/intercités et TER de manière à réduire le trafic dans le tunnel entre Nantes Orléans et les garages de Chantenay facilitant entre autres une desserte TER de la station "Petite Hollande".

Ce projet d'Intermodalité Rail/Maritime sous-entend que les projets de modification de gare de Nantes et d'étoile ferroviaire nantaise ne soient plus qu'un seul et même projet pour une réalisation dans une vision d'ensemble du transport.

Les plans joints illustrent les grandes lignes de l'intermodalité Rail/ Mari-

time incluant également la modification de la gare de Nantes, une liaison performante Rennes-Nantes, la desserte des aéroports et la mise en œuvre de l'étoile ferroviaire nantaise avec créations de stations et d'itinéraires nouveaux :

- potentiel ferroviaire de l'Île de Nantes
- principe franchissement de la Loire par pont fixe (bras de la Madeleine) ou
- principe franchissement de la Loire par pont levant (bras de la Madeleine)
- Nantes Port d'escale du nouveau France^(*) / la croisière transatlantique, le départ de Nantes
- réseau TER /RER 44.

10 février 2015

^(*) Sous réserve de compatibilité avec le tirant d'eau et le tirant d'air du paquebot (hauteur ponts) ainsi que de la possibilité réelle de retournement du navire en pointe de l'Île de Nantes

Ile de Nantes pointe Ouest, Intermodalité Rail / Maritime

Nantes un port pour les paquebots avec **une accessibilité remarquable** par le ferroviaire et l'aérien par la simple utilisation et optimisation des **structures existantes**:

- à 10mn de l'aéroport, desserte par TER avec correspondances à 4 lignes de tramway dans Nantes, **accessibilité par TGV directe** depuis Paris, Roissy puis Orly (2030), Lille, Strasbourg, Lyon....

NEXUS

Association

www.nexus-asso.fr

Voies ferrées
électrifiées
25 KV

**Projet de Pont pour
liaison ferroviaire ile
de Nantes vers
Chantenay**

(permet aussi un itinéraire
ferroviaire bis au tunnel de
Chantenay...)

+
**liaison mode doux
(cycles, bus...)**



**Emplacement
Station TER/TGV
Embarcadere
maritime avec
Nantes Atlantique à
10mn, liens directs
vers Paris, Roissy,
Orly (2030), Lille,
Strasbourg, Lyon...**

**Quai Wilson, projet
appointement paquebots
capacité 1500 à 2000
passagers**

**Vers La Chapelle, Sucé
Châteaubriant Rennes**

Vers Carquefou

**TGV vers Angers
Paris, Roissy,
Orly (2022)**

**Vers Clisson
Cholet , TGV «Sud
Loire» et/ou La Roche
sur Yon, Bordeaux**

**Station
Ile de Nantes / L4**

**Station Mangin
L2/L3**

**Pont ferroviaire pour
TER/TGV vers
Nantes Atlantique,
Ste Pazanne, Pornic,
Paimboeuf, St Gilles
Croix de vie**

**Emplacement
Station TER / TGV
« Embarcadere
maritime »**

Quai des Antilles

**Projet quai
Saint Louis
Nord Loire**

**Vers Chantenay,
Savenay, La Baule,
Le Croisic ou Redon
Quimper, Rennes,**

**Zone retournement
bateau de 265m**

Tunnel de Chantenay

**Projet station
Pte Hollande**

**Projet de Pont
Ile de Nantes
Chantenay**

**Gare Nantes
Orléans/Malakoff**

**Gare Nantes
Etat**

**Station
G.Roch**

**Vers Aéroport N.A, Bouaye,
Pornic, Challans, St Gilles
+ en option Paimboeuf**

**Station
Rezé Pt Rousseau
L2/L3 + NCN**



Paquebot de croisière **EUROPA** au **quai Wilson** à Nantes



Nouveau Paquebot **FRANCE***
(quittant le quai Saint Louis)

Travaux par d'autres sur le port de Nantes ; voir le document de Monsieur Yves LAINÉ:

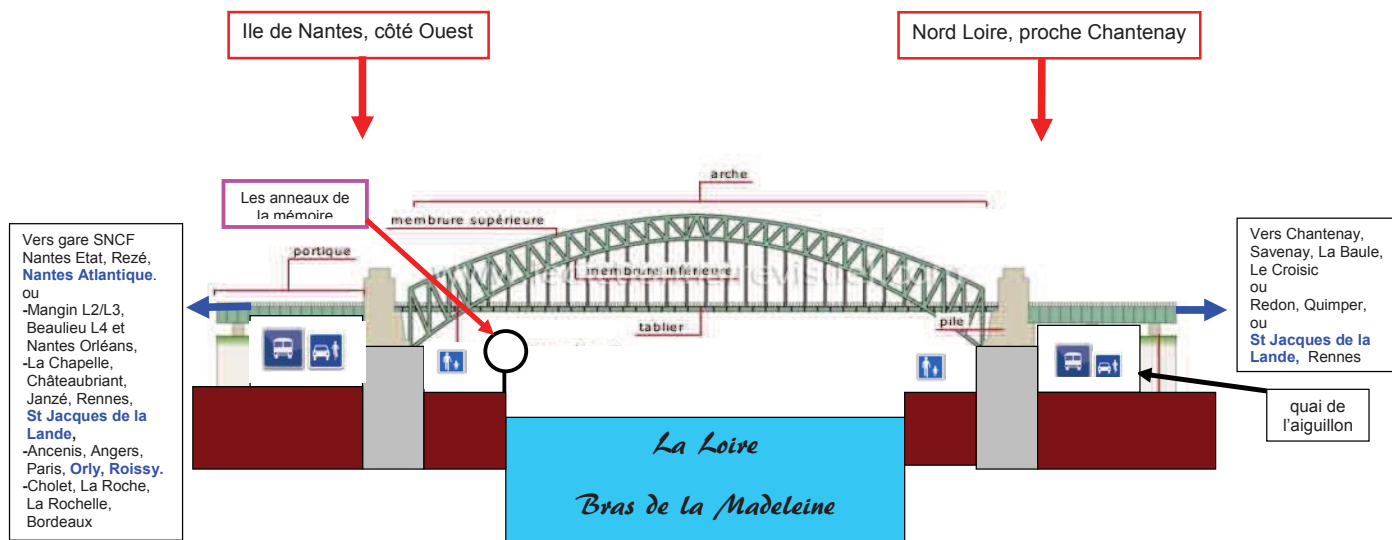
<< A Nantes, une véritable escale pour paquebots ? Opportunité et avenir pour tout le port de Nantes
http://www.nantes-citoyennete.com/X_FICHIERSPDF/110926contrib_Laine.pdf >>

Voir aussi « Paquebot FRANCE » : <http://lenouveaupaquebotfrance.com/>

(* A l'état de projet par **Monsieur Didier SPADE**)

Principe de franchissement de la Loire
Ile de Nantes en direction de Chantenay
Tirant d'air estimé 8/11 mètres
Structure aérée,
Perspective vers Trentemoult préservée depuis le niveau du sol

Nexus
Association
www.nexus-asso.fr



- Obs-(1) **La réalisation d'un pont levant en remplacement du tablier fixe n'est pas exclue**
(2) De part et d'autre le tablier du pont, possibilité d'un franchissement par mode doux (piétons, cyclistes et option véhicules légers !)

Franchissement de la Loire

Ferroviaire + mode doux

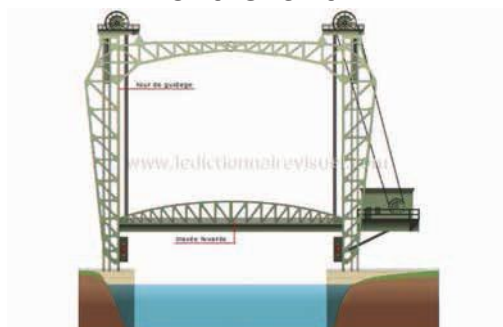
Pointe ouest ile de Nantes, bras de la Madeleine

Option avec un « Pont levant »

Un habillage du pont levant reprenant l'architecture du pont transbordeur reste à figurer

NEXUS
Association
<http://www.nexus-asso.fr>

Pont levant



Le pont transbordeur de Nantes



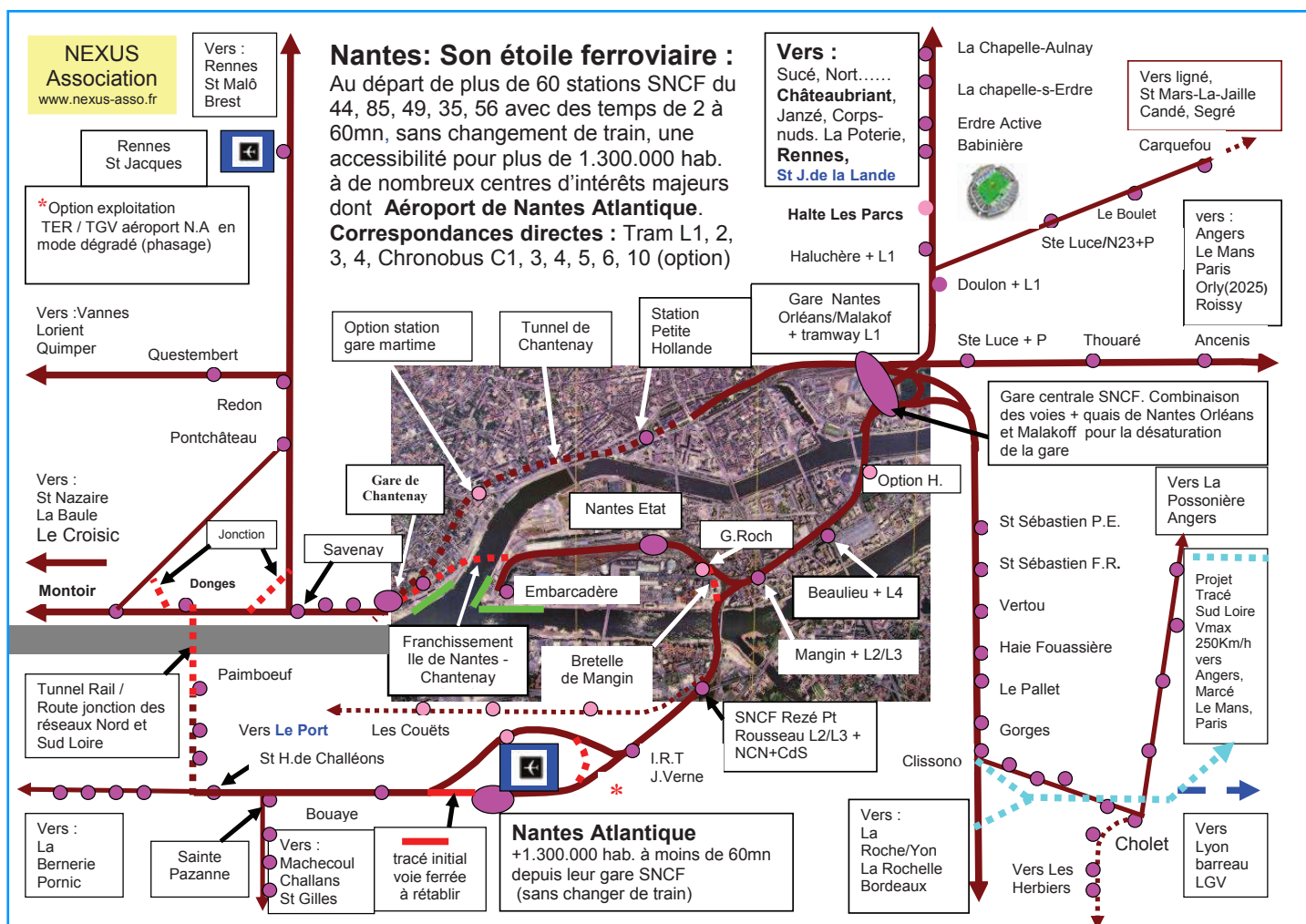
Nouveau France

quittant le quai Saint Louis



Nouveau France quittant Nantes

-simulation hors échelle
-sous réserve compatibilité tirant
d'eau, tirant d'air et zone de
retournement



François Prochasson

Coordination Ville-Mer-Fleuve

Nantes, la Loire et nous...

Le transport des marchandises par la voie d'eau dans la métropole nantaise



La Loire et l'Erdre peuvent supporter un trafic marchandises important sans contrainte de capacité et en s'appuyant sur les infrastructures portuaires déjà existantes. La réactivation de cette pratique est un élément clé d'une politique innovante de logistique à l'échelle de la métropole et, même, au-delà. A priori, on peut considérer la partie navigable de la Loire, de Saint Nazaire à Bouchemaine / Angers. C'est donc l'occasion de poser la problématique générale avec un regard particulier sur l'apport de la voie d'eau à cette activité.

Les objectifs visés sont notamment :

- Bilan environnemental et social favorable par rapport aux pratiques actuelles
- La réduction des coûts par des formes de mutualisation et des gains de productivité
- La massification de l'entrée et de la sortie des marchandises dans l'agglomération en concertation avec les acteurs de la région, notamment en privilégiant l'utilisation des modes ferroviaire et fluvial.
- L'optimisation de la distribution dans l'agglomération à l'aide d'espaces logistiques urbains pour réaliser le dernier kilomètre avec des véhicules plus propres et plus urbains. Ces pistes n'ont fait l'objet d'aucune étude de faisabilité par les porteurs du présent document et visent indis-

tinctement des actions à court terme, mobilisant des stratégies simples, ou des projets plus complexes nécessitant des relocalisations d'activité.

La réflexion sur l'émergence de nouveaux schémas logistiques doit porter sur les sujets suivants :

- **La mutualisation des moyens fluviaux de transport** telle qu'envisagée par le Port. Il s'agit de faire fonctionner une infrastructure de quais et de barges spécifiques ou non à un transport.

- **L'internet des objets⁽¹⁾** pour mutualiser le transport entre opérateurs concurrents. Inspirée du réseau Internet qui fonctionne indépendamment des systèmes d'information qui y sont connectés, une mutualisation logistique plus globale, tant en termes de produits traités que de territoires couverts, se mettra progressivement en place grâce notamment à des conditionnements modulaires standardisés et identifiés selon des normes issues de l'Internet des objets, et la mise en place de protocoles communs de communication à tous les maillons pour le transport, le routage et le stockage des marchandises.

- **Les livraisons du dernier kilomètre en cargo-cycles⁽²⁾** ou à pied : Depuis trois ans, UPS expérimente avec succès l'utilisation de conteneurs pour transporter des colis dans les quartiers centraux de Ham-

bourg. Le conteneur est posé sur une aire de livraison et des livreurs équipés de diable ou de cargo-cycles font la livraison finale. Testée à Paris, la Tournée est un système de livraison verte de colis à domicile, réalisé à pied, adapté à la logistique urbaine. Il s'adresse aux maires des grandes villes qui veulent rendre la ville aux piétons et améliorer la qualité de l'air dans un contexte d'explosion des volumes de colis à livrer pour le e-commerce, et d'émergence de "robots logistiques".

- **Le tram-fret** : Le réseau de tramway nantais actuel et futur peut être mis en connexion directe avec le fleuve et l'Erdre pour assurer le dernier kilomètre de livraison des quais jusque dans les quartiers. Cette solution, adaptée aux sections de voie non saturées, permet d'accéder au cœur de ville dans des conditions de rapidité inégalées.

- **Les espaces logistiques de bord de Loire, connectés aux nouveaux quartiers** : Le Livre Blanc sur les transports publié par la Commission européenne (en 2011), encourage la création de plateformes multimodales desservies par un ou plusieurs modes massifiés – fer et/ou voie d'eau – utilisés pour les flux amont et la distribution aval. Sur ce schéma, la Commission insiste sur le potentiel qu'offrent les voies navigables pour réduire le trafic lié aux derniers kilo-

mètres et sur l'optimisation du foncier portuaire entre les activités marchandises et les autres activités, et le maintien du trafic fluvial. L'agglomération dispose de quais suffisamment larges pour recevoir des hôtels logistiques de nouvelle génération connectés à la Loire et à la route ainsi qu'au fer sur l'Île de Nantes. Ces hôtels logistiques pourraient assurer les mouvements de livraison à l'échelle de l'agglomération comme des quartiers. Les projets urbains de l'Île de Nantes, de Rezé et du Bas-Chantenay doivent préserver des linéaires de quais compatibles avec ces pratiques.

• **L'utilisation des berges en temps partagé** : Les mouvements de chargement et déchargement occupent des plages horaires limitées et mobilisent du matériel mobile de transfert, ce qui permet de libérer l'espace pour d'autres usages aux heures des loisirs et de la détente. Le programme FLUIDE est à l'origine du "Guide des bonnes questions pour l'aménagement ou le réaménagement d'un port urbain". À l'attention des élus des villes fluviales en priorité, il s'adresse aussi aux acteurs économiques, chargeurs et prestataires transport - logistique, en présentant toutes les facettes et fonctionnalités d'un port urbain.

À côté des sites portuaires industriels et des plateformes multimodales, il peut s'agir d'installation "éphémère", légère peu consommatrice d'espace public à vocation de transfert de fret peu volumineux susceptible d'être repris par modes doux. "Il s'agit de sites fluviaux situés pour la plupart à proximité immédiate de centres-villes qui, en complément d'une activité de plaisance ou de transport de voyageurs, accueillent quotidiennement ou de façon ponctuelle des bateaux de marchandises". Dans ce cas, l'activité



Sur la Seine : un exemple de système intermodal pour le transport fluvio-maritime des conteneurs. Plusieurs opérateurs desservent la liaison Le Havre-Rouen-Gennevilliers. Chaque unité fluviale peut transporter, en gros, de 100 à 350 EVP suivant qu'il s'agit d'un automoteur ou d'un convoi poussé.

logistique est circonscrite dans le temps.

De plus, ces mouvements participent directement de l'animation des lieux et de leur image fluviomaritime.

QUELQUES EXEMPLES DE FILIÈRES PARTICULIÈREMENT ADAPTÉES :

• **L'approvisionnement urbain en circuits courts** : Des expériences de livraisons de produits maraîchers se sont développées notamment en région Île de France pour instaurer des circuits courts de consommation. Ce sont des produits bien adaptés au transport fluvial, selon des rythmes quotidiens, les barges servant de stockage et de transport, voire de point de commercialisation. Cela existe à Paris et, pour des raisons évidentes, à...Venise.

• **Les ordures ménagères** : Le trafic concerne l'estuaire et Nantes (aval et amont).

• **Les produits du bâtiment (approvisionnement et déchets)** : Le fleuve est au cœur des enjeux pour

une réduction du transport routier des matériaux du bâtiment et des travaux publics, avec des circuits pendulaires (matériaux et déchets) ; la mutualisation de l'évacuation des démolitions, (une péniche Freycinet de 38,5 m de long est capable de transporter 350 tonnes de marchandises, soit l'équivalent de 15 camions ; avec des coûts à la tonne transportée de deux à quatre fois moins cher que la route). Cette filière concerne le transport des granulats, l'évacuation des déblais de chantiers, le papier, le carton usager, les déchets électroniques ou électriques, les déchets industriels banals ; toutes ces filières peuvent bénéficier de transports par voie fluviale. Déjà à l'œuvre pour certaines de ces filières, la synergie entre elles pourrait être renforcée, avec la possibilité d'utiliser des cales non spécialisées. Cela devrait faciliter la rentabilité des bateaux en additionnant des trafics occasionnels. Loire aval et amont sont concernées.

Ces projets permettront de :

- **Renforcer le transport fluvial**, à l'amont comme à l'aval de la métropole, alternative à la route pour la logistique industrielle et urbaine. Bonne nouvelle : il apparaît que le Grand port maritime Nantes Saint-Nazaire (GPMNSN), avec les collectivités territoriales, souhaite développer un service de transport de marchandises à la fois économique et écologique entre les sites portuaires de Saint-Nazaire, de Montoir de Bretagne, du Carnet et de Nantes. "Un service fluvial multi clients et filières, qui pourrait également contribuer au développement de la logistique urbaine de la métropole nantaise, est à l'étude", indique le GPMNSN dans son cahier d'acteur.

- **Rapprocher les espaces logistiques des lieux de distribution des marchandises**, en les positionnant à

des points stratégiques bien desservis par la voie d'eau et la route, voire le fer ; permettant d'accueillir un transport massifié puis d'organiser une distribution urbaine au moyen de véhicules adaptés à la ville. Il s'agit de créer dans l'armature urbaine des espaces susceptibles d'accueillir cet approvisionnement massifié sans générer de nuisances, pour assurer le dernier kilomètre en livraison « propre ». Cette solution permet de contrecarrer l'augmentation des livraisons du e-commerce et des kilomètres parcourus pour l'assurer, tout en préservant la massification jusqu'à des espaces de tri de ces colis proches du destinataire final.

- **Réduire les externalités négatives du transport de marchandises**. Ces projets conduiront à augmenter la part de l'approvisionnement mas-

sifié par fer ou voie d'eau (Loire et Erdre). Ils permettront aussi de faire évoluer la distribution finale, dite du dernier kilomètre, vers des solutions « propres » et adaptées à la ville : véhicules électriques, et tournées en cargo-cycles (voir photo) à assistance électrique ou à pied dans les zones à forte densité d'habitants et de commerces. Ils amélioreront également les conditions de livraison et la réduction du bruit généré par ces livraisons.

- **Soutenir et encourager les pratiques innovantes**, par la mise en œuvre d'expérimentations sur le territoire métropolitain (tram-fret, caisse mobile⁽³⁾, véhicules de livraison propres...). La présence à Nantes d'une équipe de chercheurs impliquées dans la logistique est un élément favorable.

8 avril 2015

(1) L'Internet des objets représente l'extension d'Internet à des choses et à des lieux du monde physique. Alors qu'Internet ne se prolonge habituellement pas au-delà du monde électronique, l'internet des objets (IdO, ou IoT pour Internet of Things en anglais) représente les échanges d'informations et de données provenant de dispositifs présents dans le monde réel vers le réseau Internet.

(2) Les cargo-cycles (voir photo) ou vélo-cargos sont des engins de transport sur cycle, la plupart du temps tricycle, souvent à assistance électrique dont l'utilisation urbaine est croissante. [TNT Express](#) a expérimenté un dépôt mobile à Bruxelles pour les derniers kilomètres de livraison. Depuis ce dépôt installé au parc du Cinquantenaire, des tricycles électriques (cyclocargo) au lieu de camionnettes se chargent d'apporter les colis dans plusieurs communes bruxelloises.

(3) Une caisse mobile est une [unité de transport intermodal](#) (UTI) utilisée généralement en transport terrestre (rail-route). Elle peut être transférée d'un [véhicule](#) à un autre ([camion](#) ou [wagon](#)) comme un [conteneur](#) mais, contrairement à ce dernier, elle n'est pas conçue pour être empilée sur plusieurs niveaux, ni pour être saisie par le haut. Sa manipulation s'effectue par des véhicules munis de « pinces » (prise par pinces) au niveau des plaques renforcées ou des encoches basales.



(2) Un vélo-cargo



(3) Une caisse mobile

Jean-Louis Renault

Nantes, la Loire et nous...

Franchissement de la Loire : à propos des propositions de la FNAUT

jean-louis.renault0524@orange.fr



L'article paru en page Nantes Métropole de Ouest-France du 15-16 novembre : *"Les usagers jugent le transport public à Nantes"*, m'amène à rappeler ma précédente contribution du 4 mars 2013, au sujet du franchissement de la Loire et la desserte de l'Île de Nantes.

Il est dit dans cet article que la FNAUT milite pour un *"pont ferroviaire à quatre mètres au dessus de la Loire en gardant le principe du talus ferroviaire pour créer une alternative au tunnel ferroviaire de Chantenay en direction de Saint Nazaire"* et refuse que l'on dise *"que cela ne va pas s'intégrer dans la ville"*.

La FNAUT précise : *"En Europe et en particulier en Allemagne, les exemples réussis de lignes ferroviaires en milieu urbain ne manquent pas"*.

Il serait effectivement judicieux de garder une voie ferrée à double circulation sur l'Île de Nantes, mais uniquement pour y faire passer un tramway moins bruyant et beaucoup moins long que les trains, qu'ils soient de marchandises ou de passagers. Et de surcroît plus facile à intégrer dans le tissu urbain, les réseaux de fluides et les voiries existantes.

L'emprise de ces voies pourrait être utilisée pour créer une voie propre à

l'usage d'un busway ou tout autre transport en commun.

Mais les autres propositions sont fortement contestables :

1. Concernant un pont ferroviaire (ou routier)

- S'il s'agit d'un pont mobile, ses coûts d'acquisition et de maintien en condition opérationnelle seront considérables.

- S'il s'agit d'un pont fixe, c'en est fini des possibilités de développement maritime et nautique du bras de la Madeleine. Aucun navire d'un peu d'importance dont les voiliers (Boudeuse, Belem, Hermione et autres stars des vieux gréements), ne pourra venir s'amarrer au centre historique de l'activité portuaire de Nantes. Plus de manifestations nautiques d'importance au centre ville.

- Un tel ouvrage empêcherait l'accès des navires vers les appontements des quais de Chantenay, Aiguillon, E. Renaud, de la Fosse et des Antilles. L'attrait d'un port, surtout de plaisance, ou d'escale de croisière réside pour beaucoup dans sa proximité immédiate avec un centre ville, les services et les buts de visite que l'on peut y trouver⁽¹⁾.

- Il compliquerait ou même empêcherait la réalisation du projet "Port Jules Verne". (www.lestransbordes.org)

- Il serait dommage, au moment où la ville de Nantes et le Département commencent à prendre conscience de l'intérêt de l'économie fluviale et maritime, qu'un tel ouvrage obère les possibilités d'activités nautiques sur le bassin du bras de la Madeleine (Plaisance, transport de passagers, croisiéristes etc.) et les potentialités de trafics fluviaux.

- Si le pont est fixe, l'escorteur musée Maillé-Brézé ne pourra plus être remorqué vers Saint Nazaire pour carénage et sera condamné à rouiller sur place et à disparaître, dernier témoin à flot de la construction navale et du travail des ouvriers nantais. Son positionnement en dehors du bassin de la Madeleine, hors de vue du public, signifierait sa fin par manque de visiteurs⁽²⁾.

- Selon son positionnement, ce pont entachera la zone d'évitage de Trentemoult, limitant ou empêchant la venue de navires, condamnant un peu plus le port céréalier de Roche Maurice et surtout celui de Cheviré déjà mal en point du fait du départ d'une importante partie du trafic "bois" vers La Rochelle.

- Qu'il soit fixe ou mobile, ce pont, quelle que soit son esthétique propre, aurait pour effet de supprimer les perspectives paysagères en direction et en provenance de Trentemoult, contrairement à un pont

transbordeur dont la travée haute ne gênerait en rien la vision à hauteur d'homme.

2. Concernant la traversée de l'Île de Nantes par une voie ferrée "train"

- La création d'un talus ferroviaire ou même d'une voie sur pilotis, dans la partie ouest de l'Île de Nantes nécessiterait un énorme chantier et un financement tout aussi important et certainement prohibitif en ces temps "d'étiage" des crédits.
- La voie propre d'un tramway peut s'intégrer sans difficulté particulière dans le réseau des voiries existantes et le milieu urbain. Il n'en est absolument pas de même de la voie ferrée "train" qui rencontrerait de nombreuses difficultés d'intégration en particulier sur la rive de Chantenay. Qu'elle soit à hauteur du nivellement général de l'Île de Nantes ou sur un talus, une voie ferrée constitue dans la traversée d'une ville une source de contraintes, de nuisances, et de dangers.
- Contraintes : cette voie ferrée serait un "obstacle" de plus à franchir pour les déplacements nord-sud de toutes natures (véhicules particuliers, transports en commun, services publics, piétons, cycles etc.) qui se rajouterait à ceux que constituent, déjà les deux bras de la Loire. Convergence de la circulation sur des points obligés de passage⁽³⁾.
- Nuisances : Quel que soit le niveau de la voie ferrée, celle-ci constitue une nuisance sonore pour les riverains qui entendraient, de jour

comme de nuit, la circulation ferroviaire et vibrante de plusieurs dizaines de trains par 24 heures⁽⁴⁾. Remédier à cette nuisance est difficile et coûteux (travaux d'isolation, dispositifs antibruit et anti vibrations. Cf. Loi n° 92-1444 du 31 décembre 1992 relative à la lutte contre le bruit, articles 12 et suivants, ralentissement des convois etc. Alors que, par ailleurs, on lutte pour réduire les nuisances sonores, il n'est pas judicieux de créer de nouvelles sources, cette voie n'étant pas indispensable !

- Dangers : Cette voie ne ferait que déplacer les risques que représentent les TMD (Trains de Marchandises Dangereuses) dont les hydrocarbures en provenance de Donges, depuis le tunnel de Chantenay et le parcours ferré urbain du centre ville, vers le parcours ferré urbain de l'Île de Nantes. Une BLEVE⁽⁵⁾ en milieu ouvert serait tout aussi catastrophique, sinon plus, que dans un tunnel, avec, il est vrai, le faible avantage de pouvoir y intervenir sur un sinistre avec un peu plus de facilité. Quoique, l'éloignement des centres de secours et la difficulté d'accès, ponts et voie ferrée elle-même, annuleraient vraisemblablement ce petit "plus".

- La vraie solution pour remédier au danger du tunnel de Chantenay est de faire passer les TMD par le nord de Nantes à proximité du futur site de NDDL. Cf. l'étude GAELA "Le tunnel de Chantenay, un point noir au cœur de Nantes".
- Si, ailleurs en Europe, il existe des intégrations réussies de voies ferrées en espace urbain, ce résultat n'a pu

être obtenu que par le recouvrement des voies par des dalles ou des structures atténuant bruits et vibrations, ceci avec un coût non négligeable. En Allemagne, l'intégration des voies ferrées en milieu urbain a été réussie essentiellement parce que, lors de la reconstruction dans les années d'après guerre, les Allemands ont remis en état le réseau ferré avant de songer à réorganiser l'urbanisme. Ce qui n'est pas le cas de l'Île de Nantes. Sur ce point la FNAUT a raison : il aurait fallu, avant toutes choses, définir les infrastructures de transport puis, en fonction de celles-ci, concevoir l'urbanisation.

28 novembre 2014

(1) Si actuellement les crédits manquent pour assurer le dragage le long des quais du bassin de la Madeleine, il n'en sera peut-être plus de même, si une politique volontariste des autorités se dessine pour investir dans le but de développer l'économie nautique et fluviomaritime de l'estuaire

(2) Peut-être à la grande satisfaction de certains ?

(3) Sauf si voie sur pylônes à très grande hauteur, mais avec un coût prohibitif

(4) Par 24 heures, il passe dans le tunnel de Chantenay environ 200 trains, (marchandises, TGV, TER)

(5) B.L.E.V.E. : Boiling Liquid Expanding Vapor Explosion - Ebullition-Explosion de gaz générant une boule de feu colossale.

Table ronde

LE NAUTISME À NANTES

Loisirs nautiques et accueil de la plaisance

Quel développement sur la Loire ?

14 janvier 2015

A l'initiative de Franck Barrau, un débat public a réuni plus de 200 personnes pour débattre des loisirs nautiques et de la plaisance sur la Loire



Avec la participation de :

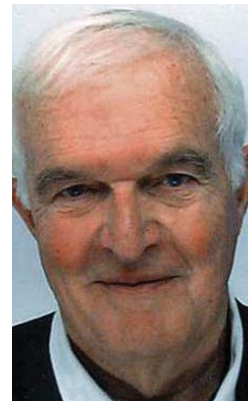
- Jean-Pierre CHALUS, Président du directoire du Grand Port Maritime Nantes Saint-Nazaire
- Thierry DUFLOT, Directeur de NGE, gestionnaire des ports de Nantes (Erdre, bras de la Madeleine...)
- Yves GILLET, Président du Groupe Keran (ex-Groupe SCE)
- Emile ROBERT, Représentant du Centre nautique Sèvre et Loire
- Patrice VERMEULEN, Directeur des Affaires maritimes
- Olivier CHATEAU, Conseiller municipal de Nantes, délégué à la Loire, aux activités maritimes et nautiques

Regarder la vidéo du débat : http://www.dailymotion.com/video/x2euxmp_table-ronde-le-nautisme-a-nantes_news

Jean-Pierre Branchereau

**Mon Loire Gaulois est capricieuse et sauvage...
La Loire et les stéréotypes**

jeanpierre.branchereau@gmail.com



Dans sa longue démarche d'écriture de la terre, la géographie reprend, selon les termes du géographe Christian Grataloup, les pratiques des Anciens inclinant à la féminisation des noms des grandes portions de terre.

Cependant, les représentations des fleuves renvoient souvent au masculin, particulièrement dans la statuaire d'inspiration antique.

La fontaine des quatre fleuves de la place Navone à Rome représente le Rio de la Plata, le Gange, le Nil et le Danube sous les traits d'une masculinité à l'antique (alors que le Danube à sa source, à Donaueschingen, est symbolisé par un fils auquel la mère Barr indique la direction de la Mer Noire).

Le Mississippi est souvent associé à l'image du "Old man river". Le "Vater Rhein", (Le "Père Rhin" par opposition à "Mutter Mosel", "mère Moselle"), renvoie aussi à la virilité d'un fleuve au masculin, une statue qui choque la morale strasbourgeoise au début du XXe siècle et dont on se débarrasse au profit de Munich, ce qui n'est pas sans écho à Nantes et à Tours où l'on n'aime pas non plus la nudité des allégories féminines.

Comme tous les fleuves, la Loire véhicule des représentations, des images dans lesquelles elle se personifie.

Le genre d'un fleuve : La Loire au masculin

La Loire est au masculin dans le parler d'eau de Versailles en compagnie des grands fleuves français : la Garonne et la Dordogne, le Rhône et la Saône, la Seine et la Marne, représentés comme des vieillards athlétiques sur lesquels l'âge n'aurait pas de prise. C'est la représentation préférée de Danièle Sallenave (Dictionnaire amoureux de la Loire, article "Statues"). Pour elle, la Loire est d'abord un "fleuve mâle, un grand conquérant, un condottiere à la vie heurtée, faite de faux calmes et de moments majestueux" (article "Loire"). Quant au Loiret, "c'est un petit Loire, ce qui confirme le caractère masculin du grand fleuve" ("article Loiret").

En littérature, la Loire est généralement au féminin mais c'est le vers de Du Bellay au genre "contre l'usage" que mémoriseront les écoliers, celui aussi que retient la mémoire littéraire de la Loire : "Plus mon Loire gaulois que le Tibre latin". Perplexité de l'écolier angevin s'initiant à la poésie en même temps qu'à l'orthographe et à la géographie... Le Loir est un sous-affluent de la Loire, il forme avec la Mayenne (petite Maine) la Maine qui donne un nom masculin au département du Maine-

et-Loire, pourtant association de deux mots féminins : la Maine et la Loire. Mais l'orthographe fluctue comme le fleuve dont six départements portent le nom tantôt au masculin (Maine-et-Loire,) tantôt au féminin (Indre-et-Loire, Loire, Haute-Loire, Saône-et-Loire, Loire-Atlantique anciennement inférieure). La chose étant plus claire pour les départements portant le nom d'affluents (Nièvre, Cher, Loiret, Loir-et-Cher, et l'Allier). Heureusement au passage que les géographes ont fait le choix de la Loire au détriment de l'Allier (comme celui de la Seine au détriment de l'Yonne) car Nantes aurait organisé, en 2015, un débat... sur l'Allier, porteur de représentations peut-être différentes.

La Loire au féminin

Danièle Sallenave souligne que le féminin l'emporte au XIXe siècle (article "sexe de la Loire"). La Loire est au féminin comme les deux autres fleuves de la façade atlantique, la Seine et la Garonne, tandis que les fleuves de l'est optent pour le masculin (le Rhin et le Rhône). "S'agissant de la Loire, même si l'on ne peut tirer aucune conclusion d'un genre grammatical, la cause semble entendue : la Loire est femme à lon-

gueur de texte ou dans les blogs des voyageurs, elle est décrite comme suprêmement féminine".

La statuaire régionale représente en effet la Loire plutôt au féminin. En 1865, elle prend la forme d'une femme habillée, place Royale à Nantes, après un long débat d'opinion entre les gardiens de la morale bien-pensante. Le même courant moral protégera quelques années plus tard les tables mémorials de la nudité de la Délivrance finalement implantée à proximité de la Loire entre un couvent et les bâtiments du Conseil régional. Dans les années 2010, c'est encore à une femme que pense le sculpteur tourangeau Michel Audiard, dans son projet de "maison-sculpture" de femme-fleuve dont la nudité dominant le Val de Loire serait également visible de l'autoroute A11. Mais ce projet soulève encore pétitions, oppositions, en raison de ses dimensions mais surtout de sa conception.

La Loire est aussi au féminin à travers les constructions anthropomorphiques de la littérature ou de la chanson. "À cause de sa longueur, de sa blondeur, de ses caprices, de ses emportements"... "Poésie facile" écrit Danièle Sallenave, bien éloignée aussi des postures de la description géographique.

Un fleuve sauvage ?

Ne s'agit-il pas tout simplement d'un vocabulaire de violence que l'on rencontre volontiers dans les textes de vulgarisation géographique sur une nature qu'il faut vaincre et domestiquer (la montagne, les fleuves, les forêts...) ? La Loire y est fantasque, capricieuse... Il faut donc la dompter. Et revient le mythe du "fleuve sauvage", et pourquoi pas, le dernier d'Europe ? En fait, la Loire est aménagée au moins depuis le

XII^e siècle, ce qui suppose des pouvoirs locaux efficaces à l'intérieur même de l'empire ou de l'espace Plantagenêt. Elle n'en demeure pas moins, selon les termes de la géographie, un espace de nature, c'est-à-dire encore largement dépendant des rythmes du fleuve, ce dont s'aperçoivent, en juin 2015, les promoteurs d'une navigation touristique entre Saint-Nazaire et Bouchemaine, dans l'agglomération angevine.

C'est aussi une limite qui divise, avec une évidence presque naturelle, la France en deux ensembles "au nord de la Loire" et "au sud de la Loire", dans les bulletins météorologiques du matin.

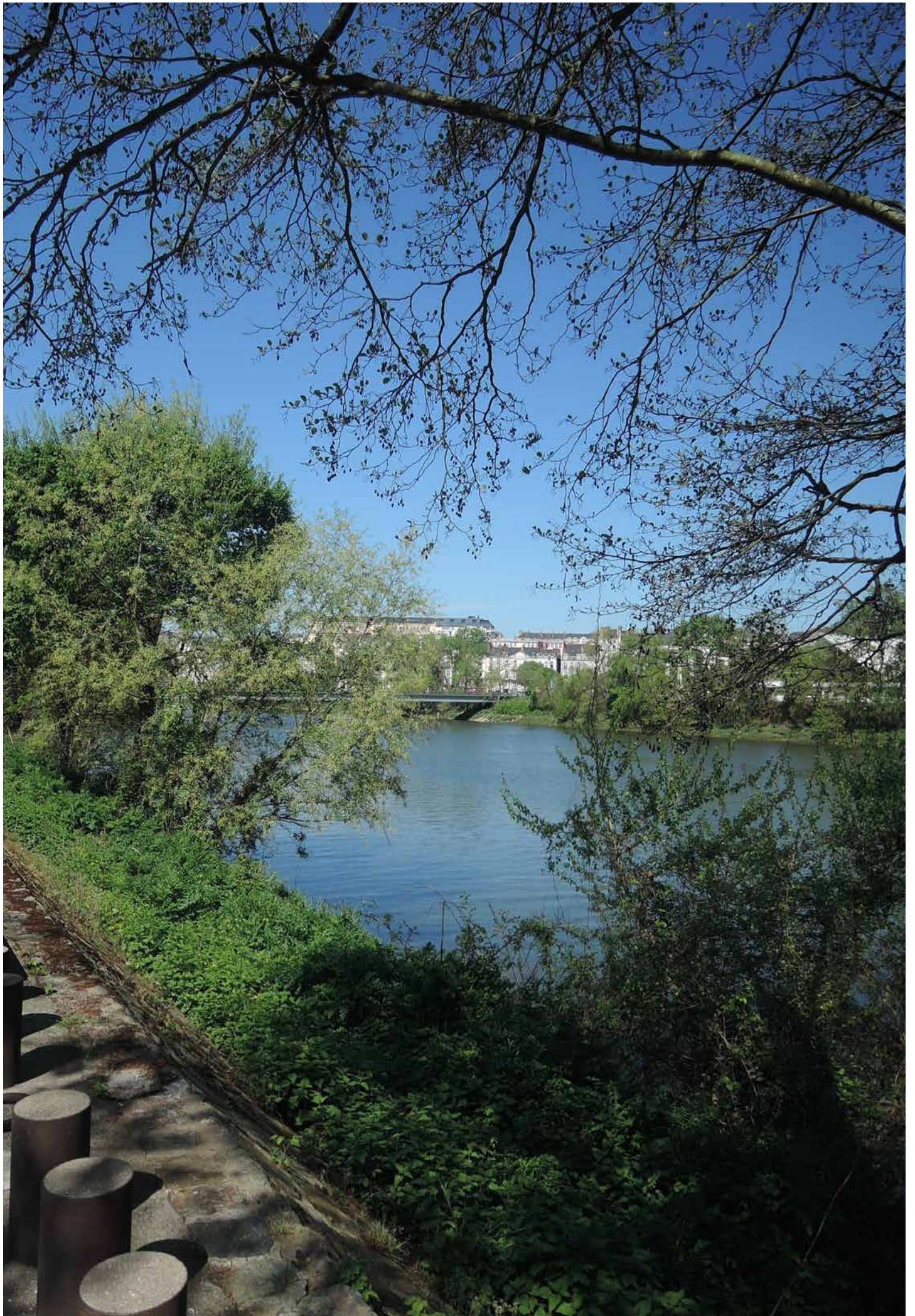
Du fleuve royal au fleuve en bleu de chauffe de l'estuaire

Les images associées à la Loire sont aussi celles du fleuve royal et de la vie de cour itinérante de château en château. Les femmes y sont souvent régentes ou maîtresses, parfois sorcières. Ce sont aussi les images du jardin de la France et de la douceur angevine. Un art de vivre qui colle à une région, et la dessert peut-être dans la course au dynamisme affiché à Nantes, de l'effet "côte ouest" au "style inimitable des concepteurs de projets culturels" toujours selon les termes de Danièle Sallenave.

Au quotidien, les hommes et les femmes de la Loire des siècles passés, ceux que chantent Émile Joullain, Serge Kerval ou Gérard Pierron sont marins, pêcheurs, pêcheurs de sable, jardiniers, paysans ou paysannes, laveuses, blanchisseuses. D'autres sont au travail du chanvre, d'autres sont mineurs de charbon, d'autres creusent le tuffeau ou extraient l'ardoise. Car il faut en effet mettre les stéréotypes à distance du fleuve royal surtout quand il atteint l'estuaire et devient, jusque dans les

années quatre-vingt, un fleuve en bleu de chauffe. Tout un système d'images et de représentations à redécouvrir, à déconstruire ou à reconstruire dans un monde d'apparences et d'instantanéités.

11 juin 2015



Conseil de développement de Nantes métropole
Tour Bretagne - 44047 Nantes cedex 01 - 02 40 99 49 36
conseildedeveloppement@nantes-citoyennete.com
www.nantes-citoyennete.com

LE OFF DU GRAND DÉBAT PUBLIC "NANTES, LA LOIRE ET NOUS"

ATELIER
NANTES FLUVIO-MARITIME



CONTRIBUTIONS DES MEMBRES DU CONSEIL DE DÉVELOPPEMENT

TOMES 1 & 2

Conseil de développement de Nantes métropole
Tour Bretagne - 44047 Nantes cedex 01 - 02 40 99 49 36
conseildedeveloppement@nantes-citoyennete.com
www.nantes-citoyennete.com