

Développement, Rayonnement et attractivité du territoire

15 mars 2010



Contribution d'Yves LAÎNÉ

**Investissement maritime, fluvial, nautique et populaire à Nantes, oui !
Utopie ou avenir ?**

Investissement maritime, fluvial, nautique et populaire à Nantes, oui ! Utopie ou avenir ?

Yves Lainé

Les Nantais ont le gout du large. C'est prouvé. Mais où est la limite du respect que l'on doit aux citoyens, lequel pourrait pousser à la démagogie ? Les Elus doivent-ils faire droit aux fantasmes de leurs administrés, quel qu'en soit le coût ? Certainement pas. Alors, quelle réponse ? La mesure du possible ?

Il y a bien, chez les Nantais, une attente de grand large, de nautisme, de fluvial, de maritime, en bref, un besoin d'eau. Comme un rêve vénitien que notre histoire nous aurait léguée, pour faire simple. Mais peut-être n'est-il qu'une nostalgie de plus, et condamnable à ce titre, ou bien avons-nous des raisons de penser que, moyennant des adaptations, une vocation maritime de la Ville, jusque dans son centre, peut encore s'exercer au XXI^{ème} siècle, et quelles en sont les conditions ??

Et ces activités qui peuvent naître ou re-naître, même si leur forme est différente à quelle aune les mesurerons-nous ? Celle de la jauge des navires, du tonnage ou de la valeur transportées qui ont toujours été les critères portuaires ? Celle de la valeur ajoutée apportée à la ville ? Celle des emplois attendus ? Celle de l'image transmise, si importante de nos jours ?

Surtout, serons-nous pris au sérieux sans avoir présenté l'ébauche d'une démonstration ? Dans les pistes d'activités que je proposerai plus loin, certaines seront certainement qualifiées d'utopies – encore que l'utopie porte toujours le germe de la réalité du futur. Certaines sont encore latentes, en bourgeonnement. Je ne prétendrai surtout pas à les hiérarchiser, mais seulement affirmer que si, au cours de la décennie qui vient, une sur quatre voyait le jour, beaucoup d'attentes de Nantais seraient satisfaites ; avec une sur deux, elles seraient comblées.

L'inventaire qui suit peut s'inscrire dans une réflexion plus globale, celle de la vocation maritime de toute l'Armorique, qui passe par la définition du domaine maritime, les Institutions, la conscience du public, la validité pour nous autres, de concepts comme cabotage, Arc Atlantique, commerce transocéanique. Et aussi la mer qui produit de l'énergie durable, des valeurs, celle qui attire et fascine... le sujet est vaste et mériterait un ouvrage consacré.

Mais, puisqu'il s'agit de Nantes-métropole, je choisirai d'embrasser le sujet *stricto sensu*, au pied de la lettre, et même de presque évacuer la navigation de commerce, qui aujourd'hui s'arrête juste en amont des quais de Couëron ou de Cheviré, sauf à en proposer l'étude. Je voudrais surtout me concentrer sur quelques questions simples dans un espace très limité, et que je pense unique :

Que peut-on proposer, suggérer, qui ne soit trop irréaliste pour ce grand Y ? En forme le tronc central La Loire, de Trentemoult/Chantenay à la pointe de l'île de Nantes, les deux branches du Y étant les bras de la Madeleine et de Pirmil jusqu'aux ponts. Nous avons là quelque 4 km de Loire, un plan d'eau de plus de cent hectares, et huit kilomètres de rives attenantes.

Déjà l'exercice, ainsi défini dans l'espace, apparaît moins difficile : il s'agit de zones anciennement industrialisées où se sont accumulées de nombreuses friches et dont la plus grande partie émergée a déjà été l'objet d'études de redistribution du foncier, en fonction, notamment, de critères ne respectant pas forcément ni le caractère industriel ni le caractère maritime des premiers utilisateurs. Mais restons modestes : doit-on tout conserver ?

Est-il trop tard pour suggérer une réflexion complémentaire ? En mon âme et conscience, je ne le pense pas, car les partis pris, ceux qui stériliseraient l'espace aquatique, comme autrefois les comblements, aujourd'hui la construction de ponts bas, n'ont pas encore entaché cette zone. Ce n'est pas faute d'avoir essayé, car les préoccupations humaines, de moins en moins, ont fait la part des besoins propres au fleuve. Celui-ci fut si longtemps considéré comme un obstacle à l'occupation ou aux échanges. L'approche respectueuse est un fait vraiment récent.

Ceci posé, au fait ! Il faut y aller...

J'ai volontairement distingué deux types d'activités, celles implantées ou à implanter **sur les rives**, donc terrestres, et celles dont leur nature les portent plutôt à être **sur l'eau ou vers l'eau**, celles qui sont à l'interface (ex : construction navale) étant a priori vouées à s'intégrer au deuxième groupe.

1. Les activités existantes : le fonds de commerce

1.1 Activités sur les rives

Les inventaires ci-après n'ont aucune prétention à l'exhaustif. L'important est d'essayer d'en retirer, en fin d'analyse, une impression générale.

Les rives de Loire, dans l'espace considéré, ne sont pas un désert, mais il y a dix ans seulement, elles constituaient essentiellement une friche de plusieurs centaines d'hectares d'une tristesse à pleurer. Depuis, on n'a pas seulement cogité, on a aussi agi.

Rive gauche du bras de la Madeleine

Le parc industriel et le bâtiment des Anciens Chantiers de Nantes, sur 13 hectares, étaient désaffectés depuis 1987, date où l'on avait lancé le dernier des grands navires, le Bougainville. Ce sont nos concitoyens, anciens salariés des chantiers navals qui réclameront la mise à disposition de l'ancien siège des Ateliers et Chantiers qui furent de Bretagne, de Loire et de Dubigeon Nantes pour en faire un lieu de mémoire, d'échanges et de discussions, de conservation du savoir-faire, etc. La Maison des Hommes et des Techniques, qui aujourd'hui abrite de nombreuses associations, vit le jour sur ce site en 1994. On y distingue le Centre Culturel Maritime de Nantes, qui lui-même regroupe de nombreuses associations attachées au patrimoine, et anime l'Université permanente.

Mais la Maison ne représente qu'une partie des 13 hectares, où cohabitent maintenant de nombreuses attractions comme la Galerie des machines, l'Eléphant (mécanique), les chantiers de navires du patrimoine de La Cale2 l'Île ou encore ATA0, des cales de lancement restaurées, tous aménagements de l'espace privilégiant les modes doux, (inaugurés en 2009) qui ont coûté quelques 17,7 millions d'euros, financés à près de 60 % par Nantes Métropole.

Un appontement-barge de l'architecte Flahault devrait dès 2011 proposer, sur trois étages et 2500 m² de surface exploitable par brasserie-restaurant, des salles de réunion ou de conférences etc., et sera ancré au droit des cales de lancement.

Plus en l'aval, la transformation de l'ancien « Hangar à bananes » (ancien hangar 21 : 8000 m², désaffecté depuis 1970) aménagé en lieu de rencontres comprenant bars, restaurants, discothèque, hall d'expositions, etc. fut livré en 2007. Il est témoin d'un engouement nocturne.

Tout cela est agrémenté par la conservation de deux grues Titan et une œuvre d'art contemporaine : les anneaux de Buren.

Rive droite du bras de la Madeleine

Si l'on met à part la ligne des immeubles du Quai de la Fosse, aucune construction n'occupe la place laissée libre entre ceux-ci et la Loire. Ces immeubles représentent un ensemble de qualité assez homogène du XVII^e et XIX^e, incluant l'église ND de Bon Port, ensemble cohérent mais peu mis en valeur. Font exception cependant : la Maison de la Mer, ancienne capitainerie datant du XIX^e qui abrite 35 associations à intérêt exclusivement maritime (www.maisondelamer.fr/) et bien plus loin sur le Quai d'Aiguillon, le Port Atlantique Nantes St-Nazaire, qui enjambe la voie jusqu'à la Chambre de Commerce. Ces quais, où s'étendaient autrefois des entrepôts, font parfois office de parkings. Citons le projet bien avancé du Mémorial de l'esclavage, qui sera sobrement intégré au quai existant. A noter une circulation souvent difficile et des ralentissements fréquents sur le pont Anne-de-Bretagne.

Signalons aussi la présence d'un bâtiment emblématique : l'Ecole Nationale de la Marine Marchande, en face de la Chambre de Commerce.

Plus en aval encore s'élève la Butte Ste-Anne avec son église et le Musée Jules Verne, le Planetarium, ainsi que l'ancienne « Maison des Pilotes », appartenant à la Ville et dont le sort ne semble pas scellé. En deuxième ligne, le Musée départemental Dobrée, en cours de rénovation, ne saurait être passé sous silence.

Rive droite du bras de Pirmil

Essentiellement des friches, l'emprise des triages delà gare de l'Etat, et quelques activités industrielles rémanentes ou désaffectées (Larivière et Chaillou) – Plus en amont s'étalent les 20 ha du M.I.N Marché d'Intérêt National qui se poursuivent au-delà du pont des Trois Continents. Aucune construction nouvelle n'est annoncée dans un secteur où les négociations de rachat par Nantes-Métropole sont en cours. Depuis novembre 2009, toute cette zone située entre la Loire et le Bd de la Prairie au Duc, une centaine d'hectares dont environ soixante à l'aval du pont - est inscrite dans un périmètre d'études de la Communauté Urbaine.

Nous apprenions très récemment qu'un projet d'aménagement des friches des anciens Ets Larivière pourrait émerger. Ce site pourrait devenir le futur lieu mutualisé de structures de l'ESS (Economie Sociale et Solidaire).: http://s3.archive-host.com/membres/up/1442068266/journal_special_ecossolies.pdf

Rive gauche du bras de Pirmil (sud Loire, Trentemoult)

Cette zone, qui ne comporte pas de quais, aux rives non accores, abrite en deuxième ligne le centre commercial « Atout Sud » Dans l'espace entre la rue et la Loire, à North House, plusieurs entrepôts industriels sont encore présents ainsi qu'un nombre limité de pavillons. Les rives sont restées sauvages.

Rive droite de la Loire en aval de Sainte-Anne et jusqu'à Chantenay

Immédiatement au pied du Square de Misery/Maurice Schwob demeure la friche industrielle des anciennes Brasseries de la Meuse, puis c'est Chantenay, avec son bâti en bord de Loire, ancien quartier ouvrier des Chantiers Dubigeon. Tout ce secteur est depuis peu intégré à un périmètre d'études qui va jusqu'à la gare de Chantenay vers l'Ouest, l'église St-Martin et la rue Gutenberg au Nord. Des opérations immobilières (ex Sté Armor) d'immeubles de bureaux sont déjà engagées. Une réflexion est donc en cours dans ce secteur sensible, traversé par de très nombreux automobilistes puisqu'il constitue le cul-de-sac de la ceinture de boulevards et se heurte à la Loire. S'y pose donc, à terme, la question d'un nécessaire franchissement pour délester le pont de Cheviré ainsi que celui d'Anne de Bretagne. La vocation du site des anciens chantiers Dubigeon est également posée.

Rive gauche de la Loire : Trentemoult

Trentemoult, ancien village de retraités de la marine, renaît et - particulièrement depuis l'implantation de la ligne de navettes fluviales vers le centre - devient un centre d'attractions. Les fameuses régates de Chantenay Trentemoult s'y déroulent chaque année avec un grand succès. Son port est constamment envasé qui n'a guère de « plaisance » que son « club-house ». Malgré cela, pas de grand problème de vocation pour cet espace, sinon qu'il se trouve gêné dans son extension par le ruisseau du Seil et l'extrémité Est de la ZIP de Cheviré, ou encore par les futures emprises des accès à un éventuel franchissement (bac, pont levant ou tunnel ?) qui ne pourrait se faire, semble-t-il, qu'à cet endroit.

Conclusions sur les activités et les implantations existantes sur les rives :

Une majorité de friches industrielles assez anciennes se voient progressivement transformées au profit de l'investissement immobilier d'une part, d'activités ludo-culturelles d'autre part. Les anciennes fonctions liées au fleuve et l'industrie (construction navale, entrepôts, usines) ont été soit, supprimées (entrepôts du quai de la Fosse), soit reconverties. Ainsi le Hall des Machines et le Hangar à bananes sont devenus des pôles d'attraction, même si - contrairement à ce qui se passe dans la reconversion d'autres ports (Buenos-Aires, Darwin = spécialités de poisson/fruits de mer) la vocation des lieux n'a plus qu'un lien assez ténu avec le monde maritime (monstres marins aux « machines », grues Titan, etc.). On peut imaginer que si la construction l'« Hermione » n'avait pas été pour Rochefort, elle aurait pu l'être pour Nantes dans nos lieux mais, comme il fallait autre chose, on a choisi un éléphant, ce qui n'est cependant ni inintéressant ni totalement décalé. Toutes ces rives font l'objet d'une attention accrue de la part de Nantes Métropole depuis qu'on y a commencé à y aménager la Prairie au Duc, mais également à réfléchir dans le cadre de deux nouveaux périmètres d'études : Ile de Nantes Sud-Ouest et Bas-Chantenay.

On notera que le « fleuron » de tout cet espace, le Quai de la Fosse, même si une part est dédiée au Mémorial, ne fait l'objet d'aucun plan d'aménagement d'ensemble, comme si la situation actuelle avait été jugée satisfaisante. Il est vrai que, si un plan d'ensemble doit voir le jour, il devra aussi intégrer une nouvelle traversée de la Loire dont la forme n'est pas décidée.

1.2. Activités sur l'eau et vers l'eau

Nous ne proposerons pas ici de descriptif pour chaque rive, mais pour chacun des trois bras du fleuve.

Le bras de la Madeleine.

Son occupation nautique est de plusieurs ordres :

- **Patrimoine statique** : C'est le cas pour le Maillé-Brezé, et ce sera peut-être bientôt le cas pour le trois-mâts Belém : lorsqu'il perdra son certificat de navigation long-cours, il deviendra fatalement un navire musée.
- **Plaisance et course à la voile** : Actuellement, à part les quelques anneaux « de passage » sur le ponton de l'île de Nantes et celui, plus récent, du quai de la Fosse, Trentemoult et son envasement, le port n'est pas

vraiment accessible – Les départs (ou prologues) de courses à la voile sont rarissimes, telle la « Solidaire du chocolat » à l'automne 2009. La présentation exceptionnelle de grands voiliers, tel le « Banque Populaire » et la flotte des Pen-Duick, admirés par 10 000 personnes en octobre 2008, sont également des événements rares.

- **Construction navale** : depuis l'abandon des cales par les chantiers, il s'est passé plusieurs décennies au cours desquelles on ne pouvait que constater l'abandon des slipways. Puis est venu le plan de réhabilitation et la restauration des cales 2 et 3. Lors de l'inauguration du site des chantiers, le 15 mai 2009, le Maire de Nantes Jean Marc Ayrault, présentait ainsi les 4 axes de développement de l'équipement :

- *Un lieu patrimonial chargé de symbole qui devient un espace contemporain ouvert à tous*
- *Un rapport au fleuve évident*
- *Le maintien des activités associatives*
- *L'accueil de nouveaux équipements culturels et touristiques*

Un peu plus tard, au cours du lancement du St-Michel II, réplique du bateau de Jules Verne, il devait insister sur la vocation maritime de Nantes-Métropole.

Avec la péniche « La Marne », qui sera lancée en même temps que le St-Michel II, ce sera une flottille de 8 navires qui auront été réhabilités ou reconstruits par l'association « La Cale2 l'Île et ATAO.

- **Le transport de passagers** : Il s'agit de la navette fluviale Quai de la Fosse-Trentemoult... renaissance réussie des anciens « roquios » de la première moitié du siècle dernier. En même temps des petits navires de croisières, à l'occasion des manifestations « Estuaire », ont embarqué près de 80 000 personnes à Nantes ou St-Nazaire – La *Pimpante*, puis *Port Liberté* affrétés par le Centre Culturel Maritime de Nantes y font découvrir l'estuaire. L'armement Finist'mer, propriétaire de ces navires, a connu un fort développement de flotte.

On voit que notre Loire, progressivement, tend à être reconquise par les Nantais. Cependant, compte tenu des effets saisonniers, diurnes et nocturnes, l'espacement entre les événements, etc. l'occupation du milieu aquatique est encore très loin d'être optimale. Il manque pour cela des équipements capables de fixer plusieurs heures durant une population de visiteurs. Machines, Eléphant ou autres Manège ne sont pas encore suffisants.

Le bras de Pirmil

Le quai Wilson est le seul équipement de Nantes capable de recevoir des navires de grandes dimensions – Il est affecté aux navires en visite à Nantes, paquebots de croisière ou navires de guerre. En 2009, seulement 8 navires de croisière y ont fait escale. C'est très peu si l'on se compare à Brest (16) Bordeaux ou La Rochelle (une trentaine) et très peu par rapport à Bilbao ou La Corogne (50 à 60 escales). Tous ces ports investissent et prennent – malgré la crise - le marché au sérieux.

Deux raisons sont invoquées pour la parcimonie nantaise : le mauvais positionnement d'un quai où les passagers débarquent sur une friche industrielle, la difficulté de remonter des navires de plus de 200 m de longueur. Nantes Métropole avait pourtant, et depuis 2005, fait part de son intention d'aménager au quai Wilson un « terminal croisières ».

Aucune autre activité nautique n'est à signaler sur ce bras où naguère étaient reçus les chargements de canne à sucre pour la Raffinerie Say. Autrefois, prospérait une navigation fluviale remontant à Angers avec les péniches des « Pétroles de l'Ouest » remontant à Bouchemaine. Le contrat étant passé au fer, la Loire reste désespérément vide.

Par ailleurs, il semblerait bien que les Nantais, qui pourtant se retrouvent souvent à tirer des bords sur la côte, ne réserveraient aucun égard pour la Loire, pourtant si belle. – Celui qui, comme l'auteur, a remonté la Loire a pourtant eu accès aux canaux au-delà de la Maine : Sarthe Mayenne, Oudon canalisé, véritables buts de vacances de valeur comparable aux Canaux Bretons, eux aussi accessibles via l'Erdre. Il est vrai que, en Loire, ce ne sont pas les mêmes embarcations qui sont concernées. Celles qui peuvent remonter le fleuve ont besoin d'autres qualités (motorisation) que celles d'un « house boat ».

Le bras de la Loire entre Chantenay et Trentemoult

Les célèbres régates ont déjà été évoquées. En dehors des navettes fluviales, le plan d'eau entre les quais de Cheviret et la pointe de l'Île a lui-aussi une utilité stratégique, puisque l'aire d'évitage, permettant de faire tourner et repartir les grands navires marchands, se trouve à cet endroit. Pour cette raison, l'idée d'un pont fixe entre ces rives est à exclure.

Il faut également signaler la présence à Chantenay, sur les lieux mêmes des Anciens Chantiers Dubigeon des Chantiers de l'Esclain, qui ne lancent pas de navires, mais leur proposent leurs services : grutage, carénage, ateliers, remorquage, convoyage, etc.

Sur les communes de Rezé et Bouguenais comme à Trentemoult, la construction navale bois, alu ou composite – essentiellement plaisance, subsiste avec Lac Composites, Co Yacht, Pour Le Large... Aux dernières nouvelles, Alu Marine passée sur l'autre rive à Couëron s'attaque au marché des petits yachts de luxe.

Conclusions sur les activités « vers et sur l'eau »

Sur le plan d'eau considéré, la préservation du patrimoine, grâce à la présence de plusieurs navires exposés, reconstruits ou en cours de reconstruction, semble être l'activité la mieux lotie. La construction navale d'unités de plaisance ou de yachts est encore présente sur la partie aval.

Le parent pauvre est le plaisancier extérieur, qu'il soit basé dans un port de l'Atlantique ou à l'étranger. Il ne peut qu'exceptionnellement se rendre à Nantes, faute de ponton disponible, et encore à des prix dissuasifs. Cela concerne – en saison – bon nombre de skippers anglais et hollandais dont les guides nautiques leur apprennent l'impossibilité d'être reçus.

Un autre parent pauvre est l'utilisateur de la Loire fluviale vers l'amont ; aucune promotion de ce fleuve, pourtant magnifique, mais réservé à de trop rares initiés.

Malgré tout cela, il y a bien un frémissement sur l'eau : en témoignent le succès des manifestations « Estuaire » dont les croisières, la navette fluviale. L'embryon d'un renouveau de la construction navale, grâce notamment aux aides qui sont apportées aux chantiers de reconstruction de navires du patrimoine, est également constaté, ainsi que le grand intérêt que le public leur porte.

Tout ceci est conforté par le succès de manifestations nautiques, pas encore assez nombreuses, mais qui, à chaque fois qu'elles se tiennent, mobilisent la population sur les rives.

2. Des pistes pour l'avenir : dix propositions

La difficulté de l'exercice n'est pas l'inventaire, mais l'invention, l'imagination validée par le réalisme. C'est une boutade de Breton ou de marin que de dire que « la France n'est pas une nation maritime. Encore fait-il décliner ce qui fait que nous, plus que d'autres, serions plus capables dans ce domaine. Et rester crédibles.

Cet essai, là-aussi, ne peut qu'être perfectible et ne se prétend pas une ébauche de « politique maritime » qui pourrait tenter un « cluster » national ou régional. Il existe d'ailleurs, depuis 2006 un cluster maritime français, le CMF, dont le président est Francis Vallat, qui travaille inlassablement à la prise de conscience maritime, notamment par la publication en ligne de « la Lettre Mer et Marine ».

<http://www.cluster-maritime.fr/> <http://www.meretmarine.com/newsletter>

Peu de domaines échappent à ses efforts de vulgarisation de la culture de la mer sous toutes ses formes. Il serait prétentieux pour nous de vouloir être présents sur tous les fronts où ils sont. C'est-à-dire, si l'on en croit leur document de 2008 : *Les armements, les ports, la formation, la recherche /développement, la marine nationale, le nautisme, la construction navale, l'offshore, les services (assurance, finance, classification), les média, la fiscalité, la réglementation sociale, la pêche et les produits de la mer, les énergies marines renouvelables.*

Je proposerai une définition à la fois plus précise et plus restrictive qui n'en situe pas moins l'étendue de la matière maritime :

- La connaissance physique des mers, aspects mécaniques, marées et courants...
- La mariculture et ses applications biologiques autant qu'énergétiques.
- La construction navale et d'équipements fonctionnant sur et sous la surface des mers.
- La pêche : connaissance de la faune et de la flore marines.
- Les équilibres biologiques et les polluants de la mer.
- L'énergie de la houle, des vagues et des courants.
- Le transport de surface dans toutes ses versions.
- Le tourisme de croisière du plus petit au plus grand bateau. Les sports nautiques, dont la voile.
- Les activités de défense, quand elles concernent le milieu marin et sous-marin. Leurs interactions avec le milieu.

S'agissant des intérêts propres à Nantes-Métropole, il conviendra de faire encore des tris en ciblant précisément ses intérêts. Aussi ai-je, dans cet essai, limité mes réflexions concrètes à cinq chapitres :

- les utopies institutionnelles : formation et information.
- la construction navale
- la mer productrice d'énergies
- la mer et les lignes commerciales.
- la mer et le littoral qui fascinent et attirent : croisière, plaisance.

2.1. Des utopies institutionnelles ?

En tant que ville institutionnelle de premier plan, Nantes ne part pas de zéro – Déjà siège du **Port Atlantique**, premier port de la Façade continentale européenne, elle abrite désormais (décret 11.2.2010) la **Direction Interrégionale Nord-Atlantique/Manche Ouest de la Mer (DIRM)** compétente pour les côtes de Bretagne et de Vendée. Son rôle est administratif (professions maritimes) social (sécurité sociale, inspection du travail) économique (soutien pêche et cultures marines), technique (certification/contrôle) et enfin juridictionnel (police maritime, code).

Cet aspect normatif des choses ne doit pas nous faire oublier plusieurs autres nécessités :

- conforter l'enseignement : Ecole de la Marine Marchande.
- favoriser l'enseignement populaire à travers des projets ludo-culturels ou des musées modernes.

1. Pour l'éducation, un nouveau « musée » et sa communication.

Dans le domaine de la vulgarisation, il ne s'agirait pas de reprendre ce qui se fait déjà à Brest (Océanopolis) à Port-Louis, Brest (Histoire) ou à Saint-Nazaire (Ecomusée) ou à Nantes (Château des ducs). Que reste-t-il ? : **Les technologies de l'avenir** qui ne sont dans l'Ouest, présentées que sur le site du Futuroscope, dans les seuls domaines de la communication et de l'image. L'avantage d'un tel « créneau » serait qu'il correspond à nos vocations historiques: industrie et marine.

On peut aussi imaginer, en complément, une agence de presse spécifique et un centre de documentation, comme celui que Joseph Martray, qui fut le président l'Institut Français de la Mer, avait essayé d'implanter à Nantes dans les années 1980. Cette vision est aujourd'hui de nouveau traduite par le « Cluster maritime français ».

Proposition N° 1 : Planter à Nantes un musée des technologies du futur et de la mer.

Un tel projet serait concevable dans le droit fil du Musée Jules Verne et pourrait en constituer une extension. Conservant l'esprit du plus glorieux des Nantais, il projetterait son œuvre dans le XXI^{ème} siècle. Sans trop insister sur le patrimoine et la construction navale (St-Nazaire restant complémentaire) il pourrait avoir l'ambition d'être le **Futuroscope de la mer, traitant du vaste domaine qui peut englober aussi bien l'énergie, les biotechnologies, etc** Démarche authentiquement « vernienne qui aurait sa place dans le port et compléterait les réalisations plus ludiques de la Prairie au Duc.

Proposition annexe N°2 : Une agence et un site de communication intégrant ces aspects comme soutien et complément au Cluster Maritime Français.

2. Repenser l'Arc Atlantique, espace de projets, et en concevoir la tête technique.

Une autre proposition serait tout simplement, pour notre région, de se frotter d'un peu plus près aux autres Régions qui ont en commun avec nous « d'être d'Atlantique » (1). Notre métropole, seule, ne peut prétendre à ce rôle que si elle collabore avec la région à l'origine du concept : la Bretagne.

Autre affaire qui dépend au plus haut point de la possibilité pour Nantes, non seulement d'être consciente des enjeux, mais aussi de disposer, avec les régions françaises concernées, pour réaliser des projets communs avec d'autres régions maritimes (espagnoles, portugaises, britanniques...), **de moyens comparables aux autres qui, chez nous, n'ont pas encore été concédés aux Régions**. Sans cela, sans la cohérence des budgets d'investissement, l'Arc Atlantique est une coquille vide qui cesse de plaire à l'UE.

L'Arc Atlantique est une Commission de la **Conférence des Régions Périphériques de l'Europe maritime (CRPM)** née en 1974 à St-Malo par le C.E.L.I.B (2). En 1989, Olivier Guichard et Yvon Bourges proposèrent ce concept d'Arc à la Conférence de la CRPM à Faro (Algarve). Ses délégués travaillent dans le cadre de plusieurs groupes de travail : Transport, Pêche, Recherches et Innovations, cohésion territoriale, etc. et leurs travaux consistent surtout à étudier les documents de l'UE, élaborer des propositions communes.

L'institution a le mérite d'exister – Populaire au départ, elle est pourtant au fil du temps, devenue quasiment inconnue du public, se limitant à une veille normative dans les arcanes de l'UE... Les espoirs nés lors du lancement de l'Arc Atlantique, ont été largement déçus – On pensait à l'époque que de nombreux projets des 27 régions situées entre l'Ecosse et l'Andalousie verraient le jour et que l'espace maritime qui est leur bien commun profiterait d'une plus grande concertation, de plus grands investissements, notamment maritimes, grâce à l'effet « cluster » de régions qui furent culturellement si proches, et qui le restent.

Il aurait fallu pour cela que l'autonomie acquise par presque toutes les régions de l'Arc touche aussi les Régions Françaises. Ce ne fut pas le cas. Aussi l'Arc Atlantique reste-t-il encore largement une utopie dans l'opinion comme dans les réalités de l'investissement maritime.

Proposition N° 3 : Faire en sorte que Nantes-métropole, dans le cadre de la CRPM, regroupe à Nantes une Agence Technique de l'Arc Atlantique, rassemblant des experts internationaux qui pourraient instruire des concours d'idées sous la forme d'un super « cluster maritime » de l'Arc Atlantique, dans des domaines communs et des projets concrets: énergies maritimes, infrastructures, lignes maritimes régulières, partenariats industriels. Un tel « think tank » contribuerait à apporter une aura européenne et internationale à Nantes, un rôle de leader.

(1) Joseph Martray ; *Nous qui sommes d'Atlantique* Ed. Terres de brumes 1991.

(2) Comité d'Etude et de Liaison des Intérêts Bretons.

2.2 . La construction navale

Réévaluer la filière à Nantes

Même si Nantes fut un berceau de la construction navale, même si certaines cales de lancement ont été préservées, nous serions naïfs d'espérer un retour de l'activité industrielle telle qu'elle était. Saint-Nazaire a, dans ce domaine, pris une place irremplaçable, elle-même contestée par d'autres grands chantiers européens et ceux des pays émergents.

Pourtant, le domaine emploie encore plus de 6000 personnes en Loire-Atlantique, dont une centaine de sous-traitants des chantiers nazairiens qui, bien sûr, cherchent à diversifier leurs activités. N'oublions pas que l'Ouest (3 régions) concentre plus des deux tiers des effectifs, et trois quarts des investissements nationaux, donc des compétences. Mais à Nantes, nous l'avons vu, si l'on fait exception de DCNS d'Indre (systèmes propulsifs) l'activité se limite aux bateaux de plaisance. Sur les 27 entreprises recensées dans ce secteur en Loire-Atlantique, 11 sont quand même dans la région nantaise immédiate (source <http://www.france-entreprises.fr/loire-atlantique/fabricants-de-bateaux-chantiers-navals.htm>).

Quel est le niveau de recherche sur cette filière ? Comment se fait-il que certains se trouvent en cours de diversification industrielle ? Est-il totalement incongru de penser que les outils des anciens chantiers (slipways) insuffisamment exploités par les constructions du patrimoine puisse intéresser des investisseurs ? De penser ceux-ci pourraient être attirés par les compétences existantes dans la région ? Les surfaces dégagées sur l'île de Nantes/aval n'auront-elles d'autres vocation que l'immobilier ou reste-t-il trop peu de place pour une certaine mixité industrielle ? (même quand il ne s'agit pas toujours de construction navale).

Proposition N° 4 : Etudier et évaluer de près la filière « Construction navale » autour de Nantes ; établir le portrait robot d'investissements qui pourraient être intéressés par les outils préservés (slipways), quitte à en ajouter d'autres (levage, manutention...).

2.3. La mer qui produit de l'énergie

On connaît aujourd'hui les trois façons dont la mer, les rivières ou les estuaires, peuvent contribuer à la émergence d'énergies alternatives nouvelles :

La fabrication de carburants à partir des algues

L'intérêt des algues se fonde sur le fait que certaines d'entre elles se comparent victorieusement face aux plantes terrestres qui produisent de l'huile par transestérification : soja, colza, tournesol. Le problème terrestre est que ces dernières plantes ont tendance à se substituer aux cultures nourricières. Même si les cultures d'algues posent d'autres problèmes, la concurrence entre les surfaces cultivées se pose avec moins d'acuité sur mer qu'à terre.

En utilisant l'énergie de la houle ou du clapot

A Nantes, l'Ecole Centrale, se fonde sur 25 ans d'expérience et de recherches amont ; son Laboratoire de Mécanique des Fluides (LMF) travaille depuis 2003 sur le projet SEAREV, en liaison avec le CNRS. (3 unités de recherche fédérées).

Les tests du prototype auront lieu en grandeur réelle l'été 2010 au large du Croisic. Il s'agit d'unités autonomes (sortes de coques ancrées) munies d'un balancier interne. Le procédé est en concurrence avec le système britannique Pelamis qui, depuis peu de temps, est en essais au Portugal – Les aires d'exploitation potentielles dans le monde sont nombreuses ; les côtes de Bretagne, font partie de ces zones favorisées.

En utilisant les courants : les hydroliennes

Dans plusieurs pays, on a déjà expérimenté ces turbines nouvelles. De puissance nominale inférieure à des éoliennes qui dépendent du vent, elles peuvent, notamment grâce à la permanence du mouvement des marées, rivaliser avec celles-ci. D'après EDF, qui va installer une ferme dans le Trégor, la France posséderait la seconde ressource européenne pour ce types d'énergie, répartie entre la Bretagne et le Cotentin, soit la puissance de trois réacteurs nucléaires (3000 Mégawatts).

Le domaine de la mer est vaste et il est, près de nous de la vocation du « Pole Mer Bretagne » de l'appréhender. Pour autant, pourquoi ne pas collaborer autour des énergies où nous sommes complémentaires ?

Proposition N° 5 : Installer à Nantes une coordination des efforts régionaux et interrégionaux sur le thème de l'énergie des mers, en liaison avec les universités, clusters et pôles de compétitivité, dont le Pôle mer Bretagne installé à Brest. Un tel Centre de l'Energie des mers pourrait commencer par établir un état des lieux des actions « concurrentes » dans le monde.

2.4. La mer et les lignes régulières

S'intéresser aux stratégies des armateurs, tenter d'y participer.

Que ce soit en short-sea trade (cabotage) ou au long cours transocéanique, les lignes régulières, conditions des échanges de personnes et de marchandises, sont le plus souvent imaginées au niveau des stratégies armatoriales. Mais ceci pourrait faire partie de la mission commerciale du Grand Port Maritime.

Les Chambres de commerce, les Ports, ne prennent que rarement la dimension de l'armateur, se mettent à sa place, imaginent dans la durée le « fond de bateau » qui justifiera cet investissement lourd qu'est l'exploitation d'un navire. Rien de plus routinier que les circuits logistiques des chargeurs ; on ne les change pas, on ne les dévie pas en peu de temps, et des sommes considérables doivent être dévolues pour toute innovation. Ce que j'en dis est certainement exagéré, mais c'est le point de vue de l'armateurs que j'étais.

En Bretagne et en Normandie surtout, un bon nombre de lignes nouvelles sur la Grande-Bretagne, l'Irlande, l'Espagne sont nées, dont les armateurs n'ont pas toujours été à l'origine : ce fut notamment le cas pour Montoir-Vigo ou Caen-Portsmouth (ferries) ; des solutions financières originales (SEM) ont été trouvées avec les régions et perdurent.

Parfois aussi, un armement imagine un projet de lignes, avec des rotations, un type de navire, etc. mais doit y renoncer pour des raisons majeures (économiques, taux de change, contexte politique) – Chaque fois qu'une telle idée, pourtant réaliste et chiffrée au départ, se voit reportée, il y a peu de chances qu'on y revienne, et toutes les études auront été faites en pure perte. Je suis personnellement témoin d'une recherche qui fut poussée assez loin par l'armateur Brittany Ferries, qui intéressait plusieurs ports de l'Arc Atlantique (Bayonne, Gijón, Montoir, Cork, Plymouth...), et qui fut mise entre parenthèses, jamais reprise ni seulement « mise en veille ».

Plus près de nous, l'idée de l'Autoroute de la Mer, qui était au départ une création universitaire (A.Vigarié, etc.) a été menée –semble-t-il - comme une affaire politique, sans trop tenir compte des comportements du monde des routiers. Elle devrait être bientôt lancée « ad minima » c'est-à-dire avec chances de succès réduites. On ne peut que croiser les doigts.

Un autre domaine est aussi concerné : le transport maritime rapide transocéanique, intéressant des nombreux chargeurs prêts à payer plus que le fret conteneur classique et bien moins que le fret aérien. Ce projet, dont le nom de code était « Fastship » (Il intéressait Cherbourg) est actuellement gelé suite au renchérissement du pétrole. Mais qui peut préjuger des évolutions de la motorisation ? Nous savons que DCNS Indret s'intéresse aux systèmes de production d'énergie renouvelable en milieu marin DCNS membre du CMF, et pourrait - pourquoi pas - être un acteur local valable pour dynamiser l'espace maritime nantais.

Nous devons bien constater que la veille économique des projets maritimes est mal entretenue, faute de contacts techniques avec les armateurs par des logisticiens compétents, faute aussi de volonté politique. Les réussites, ne sont patentes que dans un cas sur dix et trop d'échecs « plombent » les espoirs.

Proposition N° 6 : Etablir, peut-être en liaison avec le projet N° 2 (Arc Atlantique) un schéma de lignes et de fréquences « vendable » à un/des armateur(s) pour des liaisons régulières de ferries entre cinq ou six ports, selon le modèle scandinave. Poursuivre la veille sur ce projet.

Approfondir les conditions à long terme du projet de navire transocéanique à grande vitesse – mis aujourd'hui entre parenthèses – mais qui pourrait être revitalisé si les questions énergétiques (motorisation) se voyaient un jour résolues. A long terme, ce n'est pas forcément une utopie d'autant plus que la DCNS s'y intéresse.

Egalement, mener des recherches sur les flux industriels par navires spécialisés (ex : le transport des tronçons de l'Airbus A380 entre St Nazaire et Bordeaux), ce qui suppose l'appréhension des évolutions technologiques. Il s'agit là de missions concernant plus le Grand Port Maritime que Nantes-Métropole, mais n'est-elle pas concernée ?

2.5. La mer qui attire et fascine : plaisance et croisières

Les plaisanciers

J'ai déjà évoqué la plaisance sous son aspect de construction navale. Faire de l'estuaire de la Loire, et notamment de Nantes, un but populaire de visites de plaisanciers extérieurs peut constituer – pourquoi pas – un défi. La cité des Ducs attire, notamment les skippers étrangers (RU, Pays-bas) mais a la réputation d'être inaccessible, comme si l'entrée en Loire (qui peut être délicate) représentait un obstacle majeur. En saison, nombreux sont les skippers qui regrettent d'être ainsi rejetés. Les capacités d'accueil, aujourd'hui sont très proches de zéro et la promotion inexistante. La bonne question est : Nantes se considère-t-elle, au plan touristique, comme littorale ? Ou se compare-t-elle à Rouen, peu intéressée elle aussi ?

Le littoral constitue aujourd'hui la première destination touristique française concentrant près de la moitié des nuitées, et se place comme l'un des secteurs majeurs de l'économie touristique. La promotion du tourisme culturel littoral, et notamment la mise en valeur du patrimoine maritime, apparaît comme un facteur susceptible de générer un regain d'attractivité pour le littoral français et offre de nouvelles opportunités de développement pour les territoires.

(Extrait de l'ouvrage OEDIT France, mai 09 La valorisation touristique du patrimoine maritime, un atout supplémentaire pour le littoral français)

Proposition N° 7 : Lancer l'étude de faisabilité d'un port de plaisance suffisant pour la demande, soit sur le Bras de la Madeleine, soit sur celui de Pirmil, ou sur les deux. Examiner le complément nécessaire en hivernage, notamment avec un bassin à flot prévu dans le plan original Chemetoff – Lancer également l'étude d'une navigation motorisée différente, avec des embarcations capables de remonter la Loire (moteurs et tirant d'eau) et de poursuivre ensuite sur les canaux du Maine, de Sarthe, Mayenne, ou les Canaux Bretons avec les haltes correspondantes.

Faire escalier à Nantes des croisières programmées.

Certains ports comme le nôtre se flattent de recevoir des navires de croisière internationaux. Pour autant les côtes atlantiques, quelle que soit leur beauté, ne sont pas aujourd'hui devenues des destinations de croisiéristes. Ceux-ci, en France – bien qu'en bonne croissance – ne sont encore que 300 000 environ, ce qui est peu par rapport aux Britanniques (1,5 M) Allemands, Scandinaves et même Espagnols. Tout cela étant bien au-dessous du marché américain qui atteint presque 10 Millions de croisiéristes (aujourd'hui en crise).

On sait où sont les destinations actuelles de ces touristes : Caraïbes, Méditerranée, Scandinavie, Russie.

Il a donc peu de place pour les côtes atlantiques pour des raisons évidentes :

- seules les destinations du sud permettent une exploitation annuelle.
- les propriétaires de plusieurs armements étant scandinaves ou russes, d'autres destinations, plus froides, ont pu « se placer » en profitant d'attractions de rêve, qui peuvent se conjuguer hors saison. Ainsi la Norvège, en 2008, a suscité 1633 escales dans 37 ports, et 1,4 million de visiteurs (50 % RU et RFA).

Plus près de nous, l'Irlande, partie de presque rien, a réussi à obtenir (2007) la visite de 130 escales de navires de croisière pour environ 105 000 passagers. Lisbonne a reçu 308 navires de croisière (407000 pas.) – Leixoes (Porto) termine un terminal de croisières qui devrait permettre de dépasser les 100 escales/an..

L'Espagne, de son côté, a reçu un total de 5,9 M de croisiéristes (surtout en Méditerranée et aux Canaries). Ses ports de l'Atlantique (A Coruña (59 esc), Bahía de Cadiz, Bilbao (48 esc), Ferrol (10), Gijón (7), Santander(10), Seville, ont connu en 2008 une progression de **33,5%**, avec 590.000 passagers (source Hosteltur).

En conclusion, on constate que l'Irlande comme la côte Nord de l'Espagne reçoivent chacune quelque 130 navires de croisière – Toute la Bretagne, de Nantes à St-Malo, n'en a reçu que 63. Serait-elle moins intéressante ?

Pourtant on a de plus en plus tendance à sortir de Méditerranée pour des croisières spécifiques mettant l'accent sur les richesses du patrimoine – Est-ce une utopie de penser que Nantes pourrait, comme La Rochelle, recevoir environ 30 000 passagers qui dépensent à terre un minimum de 100 Euros/jour ? Pourquoi ne sont venus que 8 navires en 2009 ? Le poste d'accueil actuel de Wilson est-il en cause, ou est-ce la remontée de Loire, l'insuffisante attractivité de la Cité des Ducs ?

Proposition N° 8 – Actualiser les études de faisabilité pour faire escaler les navires de croisière – les programmes se préparent des années en avance. Si la Ville Nantes-Métropole a une politique nouvelle et des investissements dans ce domaine, les faire connaître avec force et à temps.

Encourager la création d'un armement de croisière local

Le 10 février, un article de presse nous apprenait la naissance d'une initiative locale, *Serenity Cruises*, Compagnie qui, basée à Saint-Nazaire, envisage de se lancer dans les « croisières courtes » en Bretagne Sud ou Ouest Atlantique.

Est-il du domaine de l'utopie de penser qu'un jour, un armateur pourra mettre sur pied des croisières spécifiques sur des thèmes tels que « Bretagne » ou « Mers Celtiques » ? Il y a un marché pour cela.

Le principal obstacle est la saison courte, car on ne peut guère l'imaginer en dehors d'une période mai-septembre. Aussi est-ce un produit qui nécessairement, doit s'accompagner d'autres voyages thématiques qu'il faut imaginer sous des cieux plus cléments.

La Bretagne, entre autres, est de toute beauté, et particulièrement ses côtes, mais nous n'exploitons pas ce capital. Presque chaque année paraît un nouveau « beau livre » du style « La Bretagne de la Mer » ; ces livres se vendent bien et entretiennent le rêve, mais le lecteur/touriste – Parisien ou étranger – (c'est le même) qui souhaite en faire concrètement le tour en est pour ses frais.

Il convient de poser des « a priori », les conditions du possible.

- Un navire relativement petit (200-250 pas.) qui ne demande à terre pas des ressources logistiques impossibles.
 - Manœuvrant et d'un faible tirant d'eau pour faire du « rase-cailloux », capable d'escaler en rade ou à quai dans des petits ports (Concarneau, Douarnenez, St-Brieuc).
 - Offrant des croisières courtes et des visites à terre intéressantes (Mt St-Michel, Dinan... depuis St-Malo – Enclos paroissiaux, Quimper, depuis Brest ou Concarneau– Golfe du Morbihan et Carnac depuis Lorient – Nantes le Val de Loire, la Bretagne depuis Nantes....
- Nantes Métropole, si elle veut placer son port au centre du dispositif, devrait revoir sa politique d'accueil, en prévoyant des installations dans le bras de la Madeleine lui-même, seul écrin digne et prometteur de succès.
- La question de la reconversion en hiver doit-être posée : Antilles, Mexique ou Corse/Sardaigne. Faute de quoi, il faut, soit désarmer, soit envisager une autre utilisation – (navire-hôtel ? voir Stockholm).

Un tel projet pourrait profiter de la logistique d'un armement existant en Bretagne (« catering » promotion).

Proposition N° 9 – Examiner les conditions et créer à Nantes un armement de croisière capable d'exploiter en saison les richesses de l'Arc Atlantique –Insister sur la question de son utilisation hors saison, condition de la viabilité annuelle..

2.6. Les vieux gréements qui font rêver

Si nous savons bien (à Camaret, Douarnenez, la Semaine du Golfe, etc.) organiser des régates de vieux gréements (les Anglais en font une trentaine chaque année), nous peinons à lancer des manifestations populaires d'importance, comme à Brest tous les 4 ans, ou comme l'« Armada » de Rouen.

Or des manifestations de cette ampleur demandent une organisation logistique importante et la partager (pas la même année) avec un ou deux ports Bretons pourrait s'avérer intéressant – On peut penser, par exemple, à Nantes et St-Malo. Là, tout reste à faire.

On objectera qu'il y a peut-être moins de plan d'eau à Nantes qu'à Rouen. C'est à voir. L'important est surtout de savoir s'il existe un marché. Quand on parle « voile », on se relie immédiatement à la Bretagne car les grands marins sont souvent Bretons et les manifestations fréquentes. Pourtant, la voile reste encore largement une utopie à Nantes.

Proposition N° 10 : Examiner la possibilité d'une manifestation « vieux gréements » à Nantes et dans l'estuaire, peut-être à cumuler avec une nouvelle version de « Estuaire » au delà de 2011. Il n'y a pas forcément antagonisme entre l'art contemporain et le rêve de grand large... La même proposition vaut pour toute manifestation sportive, spectacle de départ ou prologue de course, etc.

3. En guise de conclusion, et le symbole dans tout cela ?

Ai-je épuisé le sujet ? Certainement pas. Le catalogue reste à compléter, voir à contester.

On retiendra peut-être de tout ceci que **la notion de matière maritime, des valeurs ajoutées qu'elle apporte, peut être bien plus riche que celle – prioritaire jusqu'au XXe siècle - de port = tonnage de marchandises .**

Pourtant, ceux qui connaissent l'auteur de ces lignes s'étonneront qu'il n'en ait pas profité pour y placer son enfant chéri : Le projet Jules Verne : nouveau pont à transbordeur.

Nous y voici : est-il ou non utile de proposer aussi un symbole de la vocation maritime de la Ville ? Comment ne pas voir en lui un maillon central, une arche d'entrée dans tout ce qui est décrit – qui exprime d'abord le respect dû à l'élément aquatique ?

On ne recouvre pas un fleuve comme on le ferait d'un cloaque, d'un égout. Nous l'avons pourtant fait, comme – nous avons fait la traite des esclaves - et ce n'est pas une raison pour continuer. L'eau est un élément assez noble pour qu'elle fasse, comme par le passé, partie intégrante de notre culture urbaine. Elle mérite bien qu'on lui donne toutes ses chances dans la ville, et c'est ce qu'ont fait Stockholm, Amsterdam, Copenhague, ou encore Venise, pour ne parler que de l'Europe. Qu'on la laisse exprimer son génie sous toutes ses formes, économiques, énergétiques, artistiques. Toutes sont vitales. L'homme a toujours été fasciné par l'eau.

Le pont à transbordeur est indissociable d'une vision marine et fluviale. Il peut être vu comme un moyen de transport, certes, et c'est qu'il sera. Mais il sera forcément bien plus que cela. Il sera le perchoir des Nantais contemplant l'œuvre de leur Ville comme la Tour Eiffel est celui du Parisien, fier de sa Capitale ; il sera le tribut dû à son histoire, à son passé, à ses sources. Il sera aussi, grâce au symbole et toute la philosophie maritime qui l'accompagnera, emblème visible de futur, d'espoir d'essor, d'envol de la pensée, des qualités du Peuple de tout l'estuaire.

Il sera la preuve tangible que les Nantais sont réconciliés avec le grand large. Il sera enfin le cadeau fait à l'étranger, le phare de Nantes, le catalyseur des vertus faites de fleuve, de mer, d'industrie, d'ouverture sur le monde...

Yves Lainé,

Nantes 11 mars 2010