



## Proposition de la Coordination ville-mer-fleuve

*Un groupe d'associations engagées dans une série d'actions autour du renouveau de la dimension fluvio-maritime de la métropole nantaise se sont réunies dans une Coordination Ville-mer-fleuve. Elles proposent au Conseil de développement de constituer un groupe de réflexion autour de cette dimension*

### Nantes, fille du fleuve et de l'océan<sup>(\*)</sup>

Nantes est une ville de fond d'estuaire, un carrefour entre la mer et l'intérieur des terres, entre le Nord et le Sud, une ville d'échanges et de croisements. C'est la raison d'être de Nantes, c'est une donnée naturelle intangible.

La localisation des villes ne doit rien au hasard. Elle est généralement due à une spécificité géographique. Anvers, Brême, Hambourg, Londres, Montréal, Rouen, Southampton, sont des ports d'estuaire dont le développement et la prospérité sont associés à une forte activité fluviale et maritime. Pour l'avoir oublié, Bordeaux a connu une période de régression. Nantes ne l'aurait-il pas également oublié depuis quelques années avec des activités maritimes et fluviales conjuguées au passé et sur le mode de la nostalgie ?

Le trafic fluvial entre Saint-Nazaire et Angers a disparu, alors que des rapports récents indiquent que la Loire est navigable. Une grande partie du trafic du port à bois est partie à La Rochelle. Depuis la délocalisation d'un terminal conteneurs de Cheviré vers Montoir, les conteneurs passent par Le Havre et Anvers, par voie routière, au lieu d'être débarqués à Nantes, d'où un surcoût pour les entreprises locales. La concentration vers un nombre limité d'activités (l'opposé de la diversification) dans une logique comptable à court terme, a entraîné le recul du port dans la métropole nantaise tout comme l'ensemble du Grand Port Maritime de Nantes Saint-Nazaire.

---

<sup>(\*)</sup> La formule est de Julien Gracq

Les paquebots de croisière ont déserté Nantes (qui est le port le plus proche des châteaux de la Loire) et font escale à Bordeaux et Rouen qui ne sont pas plus facilement accessibles que Nantes, tandis que Marseille avec son projet Ville-Port accueille aujourd'hui plus d'un million de croisiéristes par an.

Les multiples activités de loisirs nautiques ne trouvent pas un cadre pour se développer alors que la demande est forte. La Loire ne serait "pas navigable" : comment faisaient les plaisanciers il y a 100 ans avec des bateaux moins performants et sans moteurs ? Les rassemblements de grands voiliers ne viennent pas à Nantes, mais à Bordeaux, Brest et Rouen.

Le bas Chantenay dont l'activité a souvent été en rapport avec la Loire et l'Océan, est en attente d'un projet d'urbanisme indispensable.

Le potentiel énergétique de la Loire et ses affluents est supposé insignifiant, mais cela date de l'époque où on n'avait pas conscience du caractère "fini" du pétrole, du charbon et de l'uranium. Des initiatives voient le jour pour valoriser le potentiel énergétique des fleuves avec des systèmes innovants, mais à Orléans et Bordeaux, pas à Nantes.

## **La Loire ne doit pas être considérée comme un obstacle à franchir mais comme un atout**

Pour garder ses activités économiques et ses emplois, Nantes doit garder sa raison d'être, un carrefour de voies de communication : les entreprises ne vont pas seulement là où la main d'œuvre est soit qualifiée soit bon marché, elles sont aussi là où les communications sont aisées pour les hommes et les marchandises, et Nantes semble avoir un problème avec ses infrastructures de communication : son fleuve, son port, son étoile ferroviaire, ses gares, son aéroport, son périphérique.

Situées au cœur d'une métropole, qui va tendre rapidement vers le million d'habitants, les infrastructures portuaires au cœur de la ville seraient un atout économique et écologique de toute première importance pour la vitalité de la métropole nantaise et de sa région (voir le port de Paris aujourd'hui). Les contraintes du transport routier et la plus-value écologique du transport maritime encourageront les échanges fluvio-maritimes sur la Loire jusqu'au cœur de la communauté urbaine de Nantes. Le renchérissement inéluctable du coût des carburants se traduira, tôt ou tard, par un regain d'intérêt pour le cabotage maritime et le transport fluvial, modes de transport peu énergivores et peu polluants. Ne faudrait-il pas reconsidérer l'avenir en adéquation avec ce fleuve sous-employé, plutôt que de le contempler passivement depuis les quais couler vers la mer ?

La Loire ne doit pas être considérée comme un obstacle à franchir, mais comme un atout, une voie de communication pour les marchandises et les hommes, une source d'énergie renouvelable, un espace public et de loisirs pour plus de 500.000 personnes, un lieu de préservation et de développement du patrimoine, un lieu de rencontre entre la nature et la société urbaine.

La Loire et l'Océan peuvent contribuer au développement de Nantes si l'on sait faire évoluer le contexte administratif, respecter l'environnement, et accompagner voire anticiper les mutations technologiques.

Pour réfléchir à l'avenir du rapport de Nantes avec la Loire et l'Océan, nous vous invitons à participer à un nouvel atelier du Conseil de développement sur la thématique de "*La nouvelle dimension fluvio-maritime de Nantes*".