



## Contribution de Manoel DIALINAS

manoel.dialinas@laposte.net

### La Loire retrouvée...

Affirmation souvent entendue (ou lue) pour symboliser une nouvelle politique de Nantes vis-à-vis de la Loire. Oui, mais... il manque la Mer ! Pourquoi ?

La Loire retrouvée : oui, mais... regarder la Loire couler depuis des quais réaménagés par des architectes paysagers, est ce vraiment retrouver avec la Loire ?

L'aménagement de l'île de Nantes ne devait-il pas symboliser le retour vers le fleuve avec ce concept de Loire retrouvée ? Pourquoi ne voit-on pas encore apparaître des bâtiments, des activités ayant un lien fort avec le fleuve et la mer ? L'avenir du quai Wilson, par exemple, n'apparaît pas clairement.

### Une faute de goût (erreur ?) symbolique

Pourquoi donner le nom d'un des plus grands navigateurs nantais (Eric Tabarly, né à Nantes en 1931) à un pont situé à l'est de Nantes dans le domaine "fluvial" plutôt qu'à un quai, un équipement associé au monde maritime ? Eric Tabarly connu, dans les milieux marins du monde entier, pour sa contribution au renouveau de la voile ces cinquante dernières années, méritait mieux qu'un équipement situé dans la partie "fluviale" de Nantes.

Des propositions aussi antagonistes que combler le bras de la Madeleine, ne pas toucher à l'eau, ne pas toucher au fleuve, se rejoignent sur le fond, car elles reviennent à ne pas vivre avec la Loire, à faire comme si elle n'était pas là. Alors que depuis 30 ans, les villes fluviales ont repris conscience de l'importance des fleuves dans leur identité, leur patrimoine, leurs activités... que dans toute ville traversée par un fleuve celui-ci est un élément déterminant pour ses habitants, sa forme urbaine.

Retrouver la Loire, ne serait ce pas aussi re-naviguer sur la Loire plutôt que la regarder ? Retrouver la Loire ne serait-il pas la ré-utiliser, comme on utilise l'énergie solaire pour chauffer ou produire de l'électricité, comme on utilise la terre pour se nourrir ou pour se déplacer ?

Retrouver la Loire, ne serait ce pas en faire l'artère principale de la Métropole, plutôt qu'un truc que l'on cherche à cacher, à éviter, à franchir le plus rapidement possible ?

Pendant la campagne des élections municipales, il a été évoqué des croisières autour de l'île de Nantes (l'île de Nantes vue de la Loire serait-elle aussi attractive que les rives de l'Erdre ?), un port de plaisance au niveau du CHU (sans indiquer comment feraient les voiliers pour passer sous 4 ponts), une piscine sur la

Loire... On nous a asséné du "réconcilier Nantes et la Loire", mais tout cela semble plus relever des joutes électorales, d'activités de loisirs plutôt que d'un projet pour renouer avec la Loire et la Mer.

Et pourtant la Loire est un atout dont la métropole nantaise pourrait tirer profit. Pourquoi chercher midi à quatorze heures ? Retrouver la Loire ne serait ce pas la considérer comme une ressource, un atout, plutôt que comme un obstacle à franchir ?

Des initiatives citoyennes sont apparues pour développement des activités portuaires dans l'agglomération pour la pérennité des activités économiques et sociales, pour le développement du transport de marchandises par fluvio-maritime, pour la navigation de plaisance avec la mise en œuvre d'un pôle nautique, pour un projet urbain du bas Chantenay tourné vers la Loire et la mer, pour l'utilisation de Nantes comme terminal de croisières océaniques et fluviales. En revanche, pas de projets sur les déplacements de personnes par la Loire, pour les besoins quotidiens. Utiliser la Loire et son estuaire pour se déplacer, serait ne plus les considérer comme des obstacles à franchir mais comme des moyens de communication dans le cadre des nouveaux franchissements de la Loire.

Le Navibus Gare Maritime-Trentemoult est considéré comme un succès : plus de 500 000 passagers par an, mais après ce succès plus rien, pas de projet d'extension de la ligne, pas de projets nouveaux. Le ponton de Trentemoult, par exemple, aurait besoin d'être réaménagé afin qu'il soit dans le sens du courant, ce qui rendraient les manœuvres plus faciles et plus rapides. Et le succès du Navibus a mis en évidence l'absence de parking relais à Trentemoult.

Renouer avec la Loire pourrait être prolonger cette ligne Navibus jusqu'au centre ville, jusqu'à la passerelle Schoelcher (est ce un hasard, le terminus des roquios était là...), côté Palais de justice ou côté médiathèque, sachant que les passagers du Navibus ont rarement la gare maritime comme point de départ ou comme lieu de destination. Cette ligne prolongée donnerait un accès direct et rapide (plus rapide que la voie terrestre), au centre de l'île de Nantes et ses équipements (Palais de justice, école d'architecture, maison de l'avocat, tribunal de commerce, etc...) pour les habitants de la rive Sud.

Dans un deuxième temps, la ligne Navibus pourrait être prolongée jusqu'au pont Audibert, donc avec accès direct au CHU et correspondances avec les lignes 2 et 3 du tramway à la station Aimé Delrue : à condition que la passerelle Schoelcher soit réparée, elle devait être levante, mais le mécanisme de levage n'a jamais fonctionné. Outre un meilleur maillage des transports en commun dans l'agglomération, cette extension pourrait soulager un peu la ligne 1 de tramway. Pourquoi ne pas lancer une enquête auprès des usagers actuels du Navibus sur la pertinence de cette extension ?

Il ne semble pas nécessaire d'envisager de nouvelles lignes allant plus en amont en raison du nombre important de ponts sur la Loire sur le centre et l'Est de l'agglomération, sauf si des habitants de la pointe Est de l'île de Nantes en exprimaient le besoin, pour les heures de pointe par exemple ?

Autre utilisation possible de la Loire : les bacs en service à Indre et Couëron sont un succès, alors pourquoi pas un bac (plusieurs bacs ?) pouvant embarquer des autobus, entre gare de Chantenay et un lieu situé entre Trentemoult et Cheviré amont. En complément à ce nouveau bac, des lignes bus sud (en provenance de la zone industrielle liée à l'aéroport) auraient leur terminus à la gare de Chantenay, des bus lignes nord et des bus Lila sud auraient leur terminus à Trentemoult, des parkings relais seraient créés à la gare de Chantenay et à Trentemoult, enfin le tram-train Chateaubriant-Nantes pourrait avoir son terminus en gare de Chantenay qui deviendrait un important nœud de communications : ce serait une contribution au développement urbain du bas Chantenay, et de Trentemoult qui valoriserait le lien avec la Loire, et cela serait une contribution aux franchissements de la Loire dans la partie Ouest de l'agglomération, vers la zone industrielle autour de l'aéroport de Nantes Atlantique.

Clin d'œil à Jules Verne, ces nouveaux Navibus et bacs pourraient être des "bateaux du futur", avec propulsion électrique alimentée par système hydrogène/pile à combustible et supercapacités.

Indre, Couëron, Bouguenais, La Montagne, St-Jean-de-Boiseau, Le Pellerin, semblent assez bien desservis par les transports terrestres pour ne pas nécessiter de lignes Navibus vers le centre de l'agglomération

nantaise. En revanche, le temps d'accès à Paimbœuf est relativement long par rapport au temps d'accès à Saint Nazaire ou Pornic, pour une distance comparable : pourquoi ne pas envisager (après enquête auprès des habitants) une desserte de Paimbœuf par la Loire avec des navires rapides type "hydrofoil" ou "surfer" (comme ceux qui font la liaison avec les plates formes pétrolières et éoliennes offshore) qui mettraient Paimbœuf au centre de Nantes en moins d'une heure ? Il existe donc des cas où le déplacement par voie fluviale peut être plus rapide que la voie terrestre, et sans avoir à réaliser des infrastructures coûteuses.

Un bac entre Paimboeuf et Donges correspondrait-il à un besoin ?

Autre option de mobilité utilisant la Loire et la mer : combien de temps pour aller de Nantes à Noirmoutier en voiture ? En car ? En navire rapide (35 nœuds, 65 km/h) ?