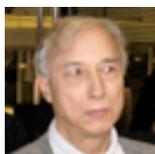


Grand débat public "Nantes, la Loire et nous"

Atelier "Nantes, fluvio-maritime"

Dans le cadre du débat public "Nantes, la Loire et nous", le Conseil de développement a souhaité apporter son propre regard pour nourrir le débat de contributions, d'échanges, de propositions de toutes natures.



Manoel DIALINAS – 18 décembre 2014
manoel.dialinas@laposte.net

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 méthaniers 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 fluviomaritimes, 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 fluviomaritime 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 européens : 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 dragage 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."*