

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.



Association nantaise d'écoconception fluviomaritime - ANEF

22 décembre 2014

Cette contribution est proposée au débat public "Nantes, la Loire et Nous" sous forme de Cahier d'Acteur.

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

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.

⁽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 fluviomaritimes aux centres villes et sur le domaine portuaire de l'estuaire et de la Loire armoricaine

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 aujourd'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.

(PRODUIRE - TRANSPORTER - CONSOMMER - RECYCLER)^{PROPRE}

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 inconsidéré 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.

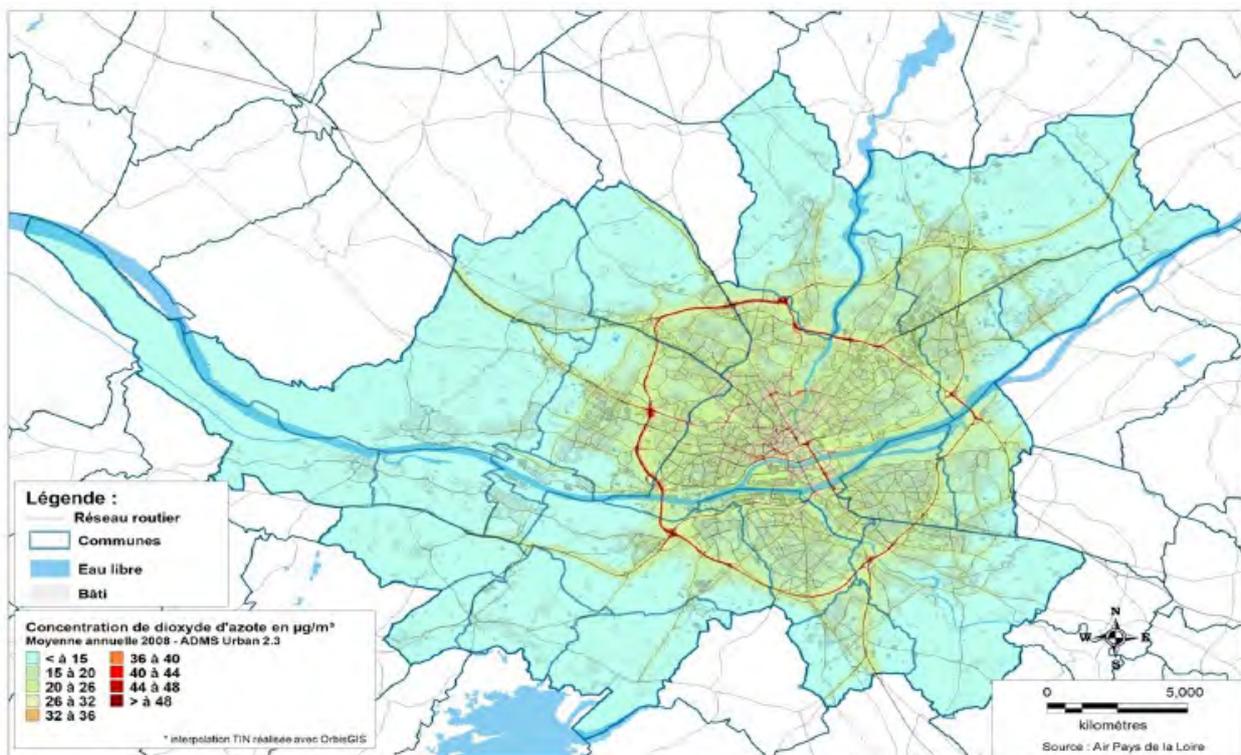
Nos quais urbains et estuariens seront des ouvertures à des créations d'entreprises et d'emplois liés aux transports de biens et de marchandises, alimentaires ou non, par des navires et barges.

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.

« 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.

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 sollicitée pour des interventions sur ces ouvrages, la DREN 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 Montreuil 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 (piéces), 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, Palmbeuf) 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 DREN 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.