

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

16 mars 2015

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

POUR UNE THALASSODEMOCRATIE NANTAISE : UN PARADIGME COLLECTIF GAGNANT POUR NOTRE AVENIR COMMUN

Préambule : Lors du Cahier 1 nous abordions la question du maintien des quais et de leur usage portuaire afin de répondre à une politique rationnelle et efficace CLIMAT-ENERGIE.

Nous alertons, qui de droit, de l'impossibilité d'accéder aux études sur lesquelles s'appuie le document socle du débat "Nantes, la Loire et nous". Nos multiples demandes et relances sont restées sans réponse. Les dates incertaines ne sont pas le signe d'une gouvernance pertinente. Le Débat Public est faussé si l'action participative de chacun ne dispose pas d'une "common law".

Mettons-nous d'accord sur un point, la Loire est une voie navigable (un élément du système d'énergie collectif) au centre d'un territoire qui comprend un espace métropolitain. Ces TROIS biens communs doivent changer de trajectoire, prendre la voie de la transition écologique de la société, celle-ci doit être mise en oeuvre démocratiquement, en particulier sur la question de l'efficacité énergétique au service du développement des activités propres à un territoire du littoral de la côte atlantique. Le débat public ne peut donc souffrir de "mais ..." quant au socle commun d'une action publique partagée.

Changer de paradigme ici, c'est avoir une approche systémique de la question énergétique et ne pas la limiter comme input d'un moteur, mais considérer les enjeux de la demande énergétique comme un enjeu propre à l'approvisionnement durable du territoire en marchandises et en biens intermédiaires à transformer au coeur d'un cycle de produits recyclables en générant une croissance via les voies navigables.

La vision prospective qui structure le Débat sur les rives de la Loire doit reposer sur un nouveau portulan nantais, co-produit démocratiquement, pour répartir les contraintes dues aux plates-formes portuaires, et les retombées de l'activité portuaire respectueuses des normes de "green ports".

Sur le long terme, nous subissons un bouleversement des flux mondiaux maritimes et de raréfaction des ressources fossiles. Comment articuler ce long terme à un projet maritime local et régional en Europe, dans lequel un port urbain et un port européen doivent s'inscrire sans polluer et sans gaspiller ? Quelle politique augmenterait nos marges de manoeuvre en matière d'emplois et de qualité de vie dans le cadre d'une réduction des moyens financiers octroyés par l'État centralisateur ? Dans quel contexte les acteurs en charge des voies navigables existantes ou à réhabiliter sont-ils ?

Nous proposons ici de changer notre vision de "terrien" et notre attachement à une politique continentale, pour trouver une voie propre, plus "estuarienne", qui utilise les richesses que Dame Nature nous offre.

Que nous en disent les cartes géographiques et stratégiques ? Voici un récapitulatif des cartes indispensables au document socle de ce Débat et à la coproduction d'un portulan mental propre à Nantes et à ses futurs partenaires régionaux des côtes atlantiques et baltiques.

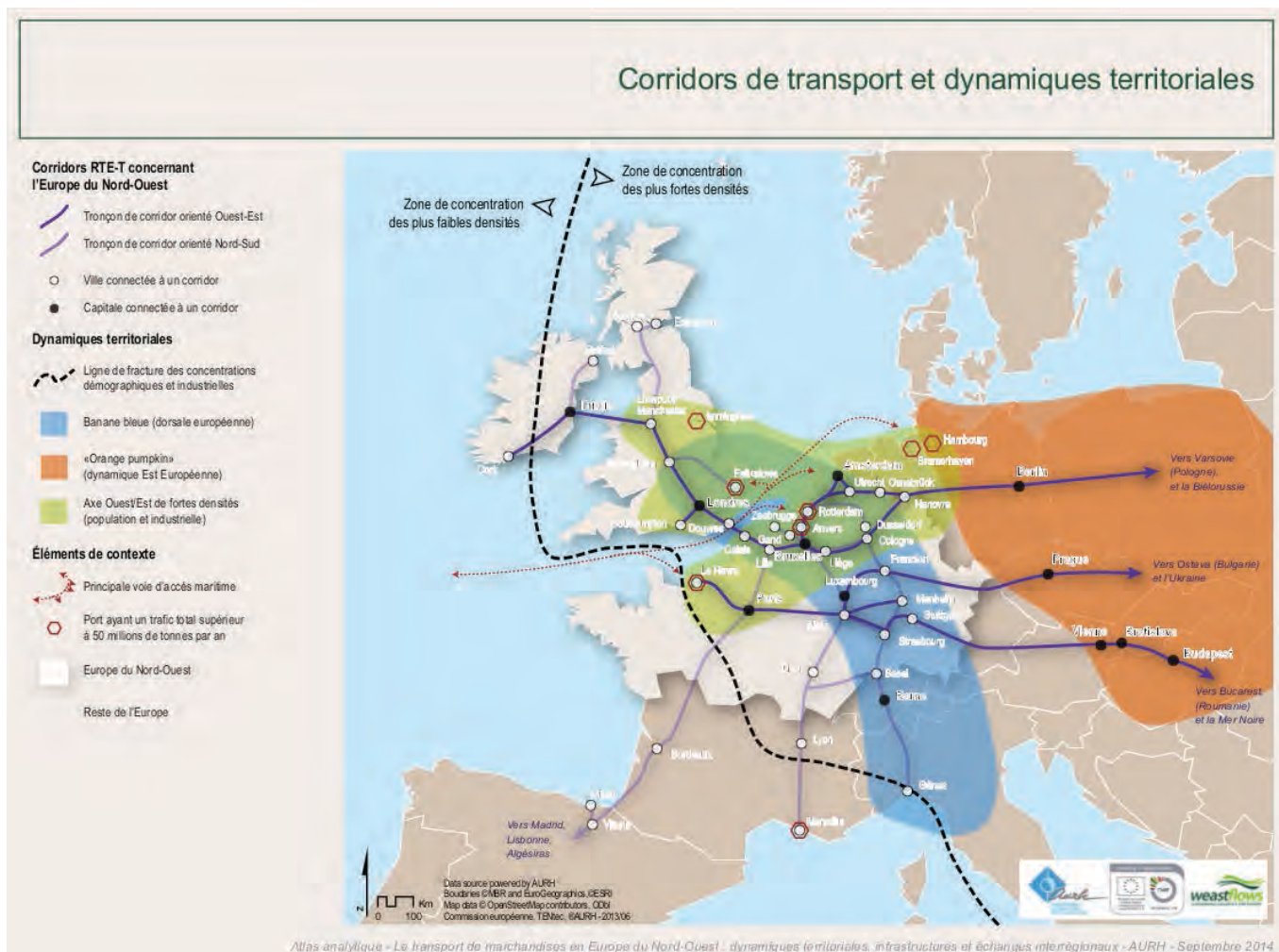
Ce cahier d'acteurs interpelle aussi la Commission de Pilotage, il est un point d'étape. En en tenant compte, la Commission de Pilotage ne mènerait-elle pas une action utile dans le cadre du Débat Public en proposant un codicille ou un cinquième thème consacré au système portuaire nantais et aux conditions de sa mise en place, afin que la Métropole ait un outil incontournable en faveur des objectifs "facteur4" contribuant aux solutions des enjeux de ce siècle ?

Cette question de l'accès du coeur de Nantes aux navires du fleuve et de la mer se manifeste dans chacun des thèmes, il est de bonne navigation de tenir compte de l'évolution de la dynamique du Débat pour arriver à bon port.

Dans un Cahier N° 3, nous aborderons une application concrète de ce que peut imaginer une thalassocratie participative : l'écoquartier maritime.

Le bassin de vie nantais face à l'Île de France et au "Northern Gateway"

La carte ci-dessous sur les corridors de transport, construite à l'issue du projet européen Weastflows (Sept. 2014), présente les dynamiques territoriales européennes à l'oeuvre vues sous l'angle des infrastructures de transport croisées avec les densités humaines et industrielles. Elle préfigure à travers ces indicateurs structurants du développement territorial la situation périphérique qu'occupe l'ouest de la France, en particulier la Bretagne et les Pays de la Loire.



La carte suivante, produite par HAROPA (groupant les ports du Havre, de Rouen et de Paris), témoigne que les marchandises consommées sur la métropole nantaise sont débarquées au Havre et arrivent majoritairement par voie terrestre. Les ports du littoral atlantique sont donc considérés comme étant constitutifs de l'hinterland du Havre (et bientôt Barcelone ?).



La carte suivante a le mérite de préciser que si les marchandises ont une voie pour arriver à Nantes, elles le seront essentiellement par le mode routier, la part du ferroviaire étant réduite. L'Europe préfigure en effet le développement des axes structurants de transport (rail) à travers le programme du plan Juncker 2015 (Carte du réseau RTE-T). L'Ouest armoricain de la France est relégué en périphérie à l'écart des grands axes, augurant un coût de logistique en hausse permanente (salaires et gas-oil) très défavorable au développement régional.

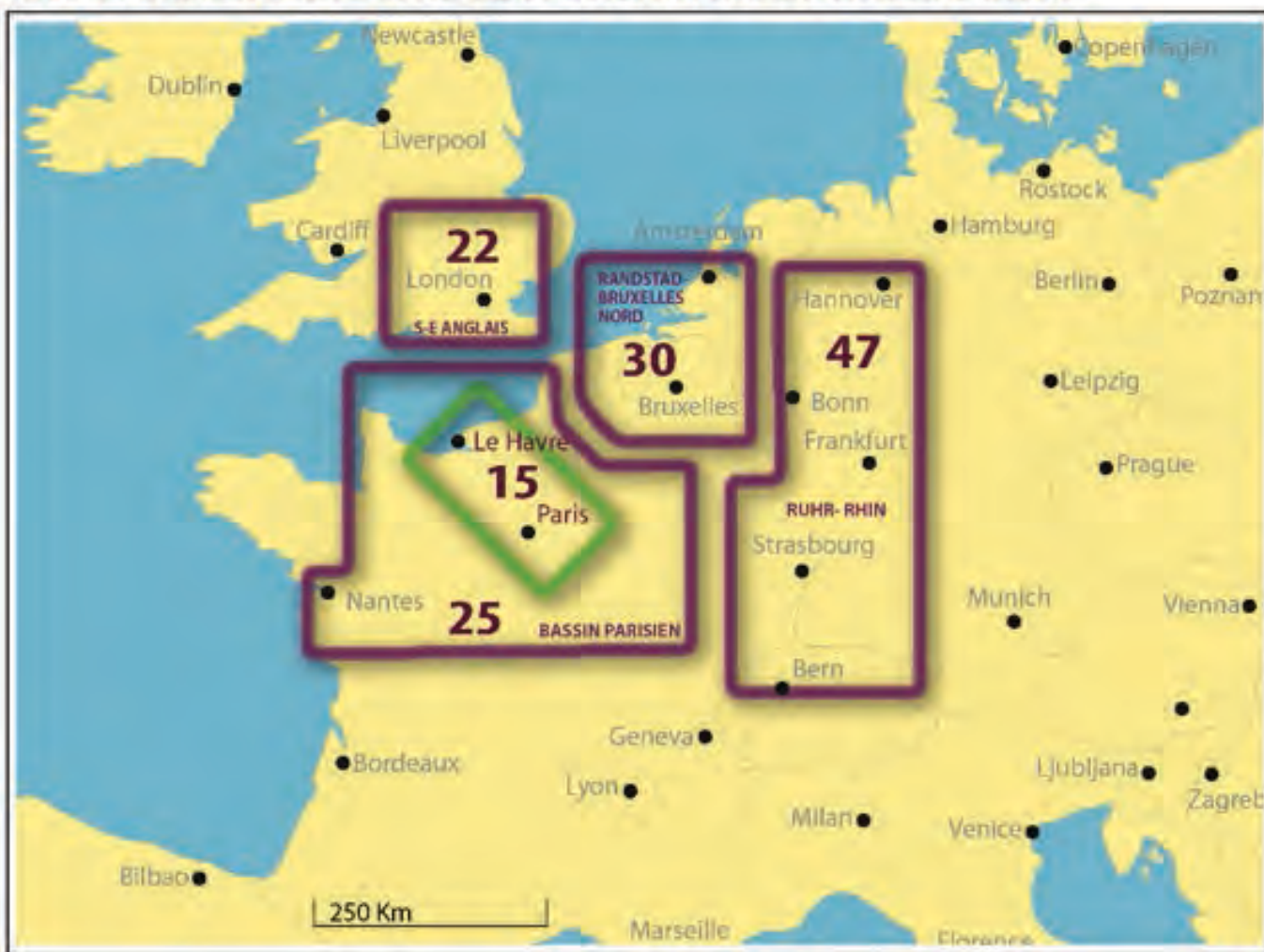


Carte du réseau RTE-T © Commission européenne – Plan Juncker - 700 milliards € d'investissement – 2015

En effet, suite aux travaux de la conférence des présidents de région du Bassin Parisien (la C8), Nantes est ancrée dans l'aire d'influence du Bassin Parisien comme le montre la carte sur les populations des ensembles limitrophes de l'axe Seine.

Les décideurs de la couronne centrale se structurent et organisent donc l'espace bénéficiant d'infrastructures au bénéfice prioritaire du Bassin parisien. Que devient la stratégie de croissance des métropoles naissantes de Nantes, Rennes et Brest dans ce cas, si ces bassins de vie dépendent du trafic routier à partir de plates-formes logistiques de l'axe Seine ? N' y-a-t-il pas une explication de la baisse des trafics des ports de Nantes, Brest et Bordeaux si tout est aspiré par HAROPA et le bassin fluvial Seine-Escaut dans nos échanges à l'exportation ?

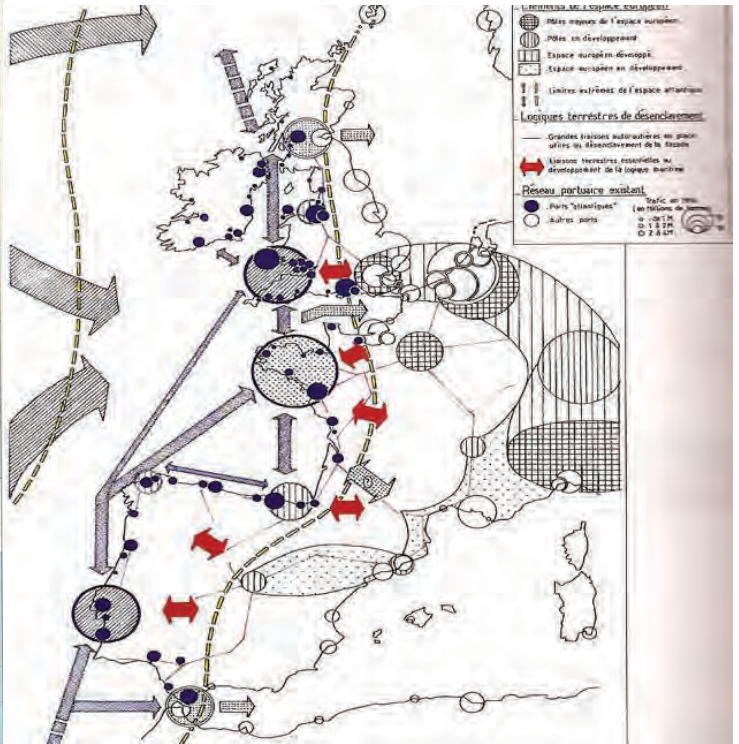
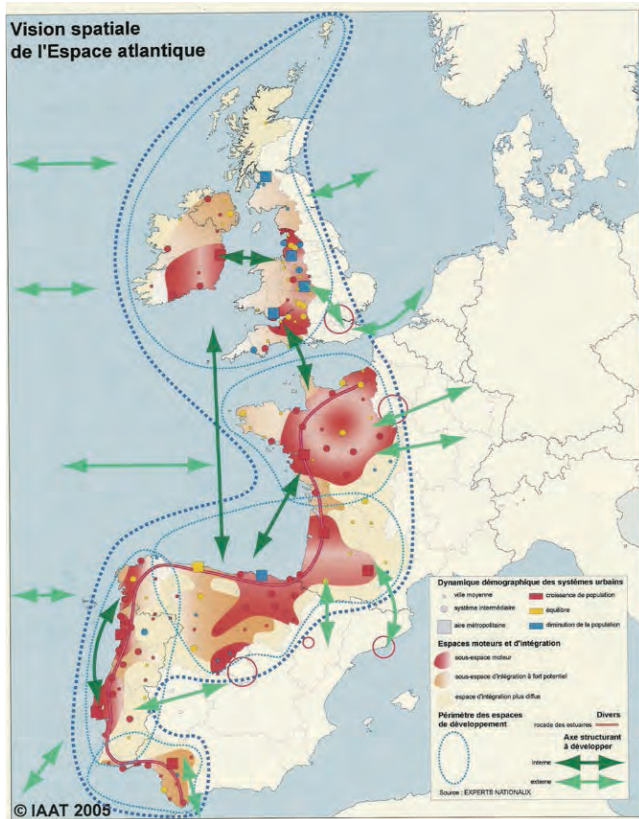
LA POPULATION DES ENSEMBLES LIMITROPHES DE L'AXE SEINE



Face à un tel constat, à la fois construit sur une réalité, la force infrastructurelle de la banane bleue, et le poids de la volonté politique des élites franciliennes au sein du C8, le devenir de la place nantaise peut-il encore se construire à partir de ses propres choix d'avenir ou est-il condamné à la périphérie ouest d'un État centralisateur ? Le système de production de valeurs nantais est-il en voie de marginalisation et de sous-traitance via le centre de décision de l'hypercentre francilien ?

Une alternative : l'arc atlantique

Selon les sources, différentes représentations de l'arc atlantique existent. Toutes convergent en une vaste France littorale allant de l'Irlande au sud de l'Espagne, qui pénètre de 200 à 400 km dans les terres adjacentes et dont la colonne vertébrale est réellement constituée par son réseau de villes ports.



Cette réalité n'a pas échappé à nos décideurs qui ont pris part depuis une dizaine d'années aux différentes associations des collectivités locales européennes de l'Arc Atlantique :

- La Région Bretagne et celle des Pays de la Loire sont membres de la commission Arc Atlantique de la Conférence des Régions Périphériques Maritimes d'Europe (CRPM),
- Nantes Métropole, Brest Métropole, Rennes Métropole, Lorient Agglomération, la CARENE et le Grand Port Maritime de Nantes St-Nazaire sont membres de la Conférence des Villes de l'Arc Atlantique (CVA).

Il est alors assez décevant de constater que le document socle du débat "Nantes, la Loire et Nous" n'aborde à aucun moment la dimension européenne de la place de Nantes et les liaisons à mettre en œuvre avec une voie navigable pérenne qui s'étend sur des milliers de milles pour accéder à des centaines de Ports principaux et secondaires.

Ceci a pour corollaire d'orienter essentiellement les réactions citoyennes de ce débat vers l'expression d'un affect déconnecté du monde de production de biens et de produits qui nous entoure. Il est important de pouvoir comprendre les mécanismes fondamentaux qui régissent les dynamiques de notre territoire pour faire des propositions utiles à ce débat. Mais le rôle de ce débat n'aurait-il pas été de rendre accessible un certain nombre de documents stratégiques, pour que chacun s'en saisisse ?

Partons alors du postulat selon lequel : la force de notre territoire vient de la mer, donc du système portuaire donné par l'Estuaire et que notre dynamisme ne viendra pas de ce que Paris aura décidé de nous laisser mais plutôt de ce que Paris ne peut pas faire. Par ailleurs, n'essayons pas de concurrencer le modèle dominant des concentrations et des volumes, créons une identité Arc Atlantique fondée sur la valeur ajoutée qualitative de nos échanges, par exemple, une plate-forme de labélisation "climat" des produits qui transitent dans les villes-ports de l'Arc Atlantique.

En effet, si la Loire n'est pas connectée au bassin parisien et si la stratégie européenne RTE-T semble délaisser tout le Nord-Ouest Atlantique de la France, une solution s'impose à nous : utilisons l'axe fluvial et maritime comme facteur de développement commun à toutes les villes ports d'un même espace maritime et patrimonial qui date de l'Antiquité et qui a fondé le développement de l'Europe : de la Baltique à la façade atlantique.



Assorti d'une exigence énergétique et climatique qui s'impose à tous, surtout en tant que signataire de l'appel de Bordeaux, de la charte Atlantique de San Sebastian et de la stratégie urbaine des villes de l'atlantique, le cabotage fluviomaritime a une potentialité de développement quasi exclusive sur l'Arc Atlantique.

A la métropole de Nantes de proposer un projet fédérateur commun à tous ces territoires !

Pour une Agence des Infrastructures Durables et de l'Économie Circulaire Nantaise

La métropole nantaise offre en effet les caractéristiques fonctionnelles indispensables à la mise en place de la première plate-forme fluviomaritime offrant des prestations qualitatives sur l'énergie et le climat :

- une multitude d'accès fonctionnels à la voie d'eau qui irrigue son territoire d'amont en aval
- une plate-forme portuaire européenne en reconversion stratégique sur la transition énergétique
- une densité de population importante et en croissance à proximité des voies d'eau.

Reste pour Nantes à se constituer en véritable port urbain post-carbone, connecté à une offre de transport propre au service de sa population, associée à une logistique urbaine performante.

LES OUVRAGES LIÉS À LA NAVIGATION

La préservation et la restauration au patrimoine bâti des façades d'eau restent un enjeu de la prise en compte des enjeux environnementaux de la métropole nantaise, qui vise à concilier développement durable et préservation du patrimoine.

Il est ainsi nécessaire de prendre en compte les enjeux suivants :

- la mise à disposition d'un patrimoine bâti de qualité, compatible avec les exigences techniques ;
- le maintien de la façade bâtie de nombreux ponts, ouvrages d'art ;
- la mise à disposition d'un patrimoine bâti de qualité, compatible avec les exigences techniques ;
- la mise à disposition d'un patrimoine bâti de qualité, compatible avec les exigences techniques ;

Une plus grande attention doit être portée sur ces enjeux, car ils sont au cœur de la stratégie de développement durable de la métropole nantaise.

La diversité de conception, de taille, et de matériaux utilisés pour les ouvrages liés à la navigation, ainsi que les conditions hydrologiques, imposent une attention particulière.

Les ouvrages liés à la navigation sont soumis à des contraintes techniques et réglementaires strictes, qui imposent une attention particulière.

Il est ainsi nécessaire de prendre en compte les enjeux suivants :

- la mise à disposition d'un patrimoine bâti de qualité, compatible avec les exigences techniques ;
- le maintien de la façade bâtie de nombreux ponts, ouvrages d'art ;
- la mise à disposition d'un patrimoine bâti de qualité, compatible avec les exigences techniques ;
- la mise à disposition d'un patrimoine bâti de qualité, compatible avec les exigences techniques ;

Une plus grande attention doit être portée sur ces enjeux, car ils sont au cœur de la stratégie de développement durable de la métropole nantaise.

La voie "Voie" est le plus important axe de transport de marchandises en Loire, et constitue un enjeu majeur pour la métropole nantaise.

Il est ainsi nécessaire de prendre en compte les enjeux suivants :

- la mise à disposition d'un patrimoine bâti de qualité, compatible avec les exigences techniques ;
- le maintien de la façade bâtie de nombreux ponts, ouvrages d'art ;
- la mise à disposition d'un patrimoine bâti de qualité, compatible avec les exigences techniques ;
- la mise à disposition d'un patrimoine bâti de qualité, compatible avec les exigences techniques ;

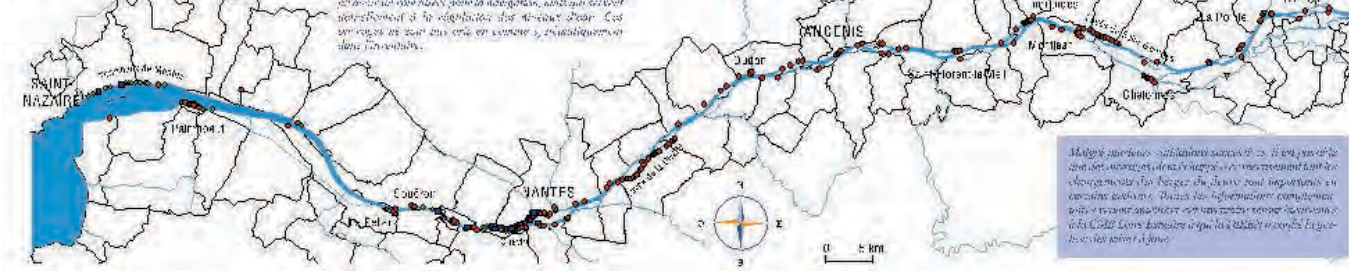
Une plus grande attention doit être portée sur ces enjeux, car ils sont au cœur de la stratégie de développement durable de la métropole nantaise.

Tous les ouvrages liés à la navigation sont soumis à des contraintes techniques et réglementaires strictes, qui imposent une attention particulière.

Il est ainsi nécessaire de prendre en compte les enjeux suivants :

- la mise à disposition d'un patrimoine bâti de qualité, compatible avec les exigences techniques ;
- le maintien de la façade bâtie de nombreux ponts, ouvrages d'art ;
- la mise à disposition d'un patrimoine bâti de qualité, compatible avec les exigences techniques ;
- la mise à disposition d'un patrimoine bâti de qualité, compatible avec les exigences techniques ;

Une plus grande attention doit être portée sur ces enjeux, car ils sont au cœur de la stratégie de développement durable de la métropole nantaise.



Nantes ne peut pas devenir qu'une zone purement tertiaire et résidentielle. Elle doit se concentrer sur la compétitivité des PME dans le cadre de la réhabilitation d'un port urbain de centre ville, oeuvrant dans des secteurs peu dé-localisables et sources de projets et produits exportables. Il y a là, au moins pour partie, une fenêtre de reconversion à saisir par le biais de produits propres et traçables.

Les crises successives en matière d'approvisionnement énergétique démontrent l'exigence d'une politique de production énergétique d'origines diverses et renouvelables. Au bout de la jetée, une plateforme industrialoportuaire nantaise est indispensable, nous avons les courants aériens et sous-marins issus de la mer et l'approvisionnement des matières organiques par voies navigables pour produire du méthane, technologies mûres.

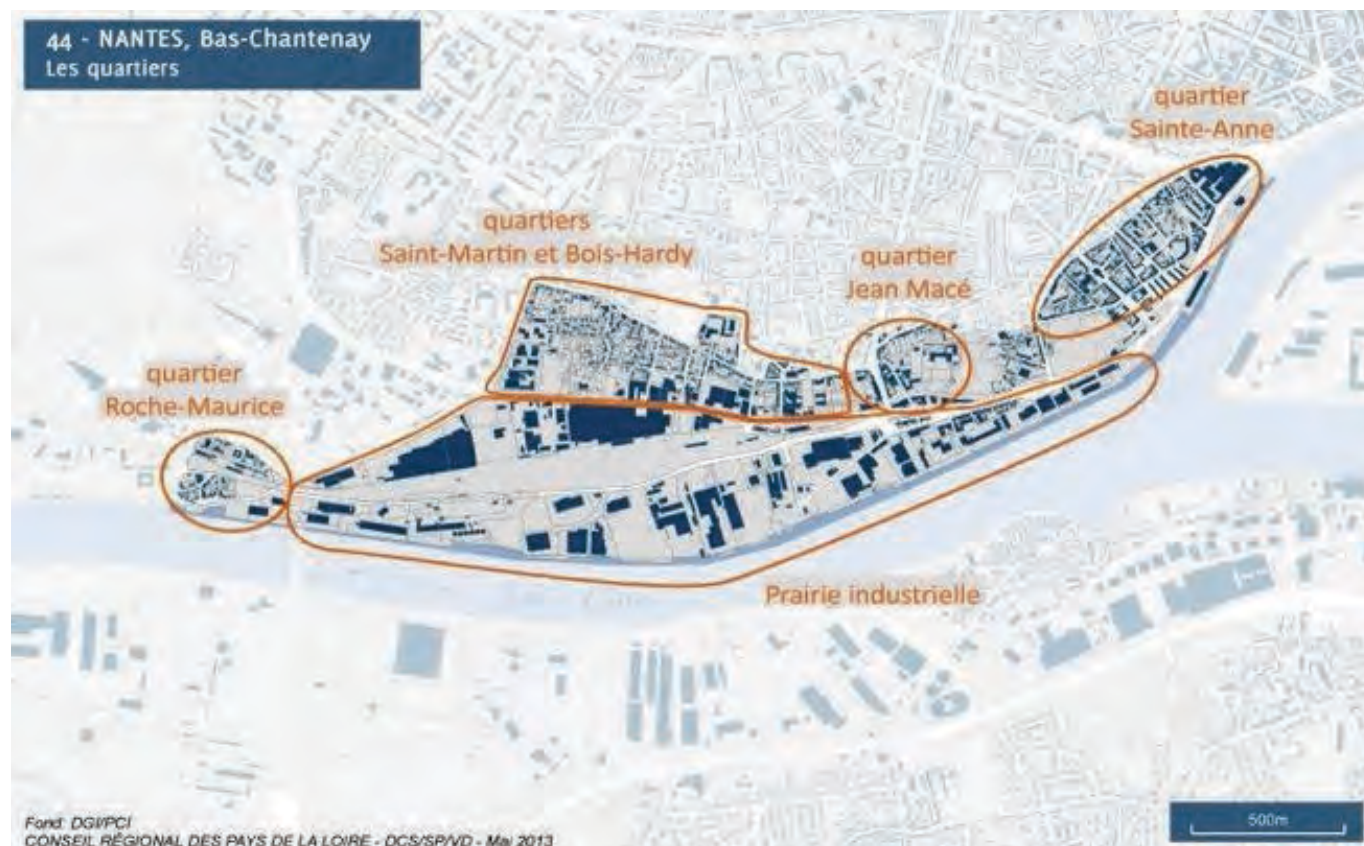
Dans un contexte de compétition française interne des territoires, les choix déjà effectués privilégient le plan RTE-T et la construction du canal Seine-Nord Europe, obérant ainsi l'avenir des ports de la façade atlantique qui subissent globalement une baisse de trafic depuis des années. Quelle réponse peut-on alors apporter à la hausse inexorable des coûts du fret qui nous attend ?

Triangle maritime nantais

Le site du Bas-Chantenay, au centre du Triangle Maritime Nantais, de par sa proximité avec la Loire, la gare de triage SNCF, les voies de tram et les voies cyclables, offre les conditions rêvées de l'implantation d'un port urbain au service de la ville durable. Or cet espace est absent des débats.



Le secteur d'étude du port urbain de Nantes



Quel éco-quartier maritime sur le bas Chantenay ?



Le projet E. Ridou



Le projet Y. Corentin



Le projet Phileas

Le port de la Thalassodémocratie nantaise, une nouvelle Ithaque ou Venise ?

