



Contribution de Christian DAVIAS

christian.davias@orange.fr

De l'île de Nantes à l'Atlantique

Jean-Luc Charles, directeur de la SAMOA, rappelait, dans un récent article de presse, ce qu'il considère comme les deux enjeux majeurs de la transformation de l'île de Nantes : renouer un rapport intime avec le fleuve et conforter le centre ville comme le cœur d'une agglomération, qu'il qualifie de polycentrique, en citant le centre des affaires du quartier de la gare, l'île de Nantes avec le quartier de la création, le pôle santé du futur CHU et le campus.

Dans le premier enjeu, chercher à prendre en compte la présence du fleuve est la moindre des choses puisqu'il cerne le territoire. Dommage que, dans cet objectif, les attentions soient essentiellement environnementales, urbanistiques et ludiques. Les engagements retenus par Nantes métropole, à la suite du débat sur la Loire, confirment cet aspect restrictif des liens avec la Loire.

Pourtant, Alexandre Chemetoff avait raison. L'île de Nantes est avant tout une île et nous sommes nombreux à nous interroger sur le choix de l'emplacement du CHU, dans cet espace à l'accès contraint par les franchissements. De plus, dans une période d'incertitude sur l'évolution du climat, cet établissement sensible peut un jour être concerné par un caprice de la nature et du fleuve.

Pour effacer ce caractère insulaire, la première question qui s'impose concerne les franchissements.

Le manque d'anticipation dans la définition des grands ouvrages interroge quand on connaît la lourdeur des études et surtout des procédures, sans compter le montage financier. En aucune manière, l'île de Nantes n'est considérée comme une continuité vers le sud de l'agglomération.

Pour conforter cette approche nanto-nantaise, Nantes métropole s'engage sur le doublement ou le renforcement du pont Anne de Bretagne pour permettre un site propre réservé au transport collectif et à prolonger cette future ligne par le pont des trois continents, mobilisant ainsi une voie automobile. Pourtant, ce pont sera l'accès privilégié au CHU pour les usagers, essentiellement des automobilistes, du Sud Ouest de l'agglomération, mais également du proche pays de Retz et de la Vendée. En outre, il faut considérer que le développement de la ZAC des îles viendra renforcer le trafic sur cet axe.

Je m'étonne du manque de réaction des élus des communes du sud ouest. Lors de l'adoption des propositions retenues par Nantes métropole suite au débat Loire, aucune intervention n'est venue formuler des propositions sur le franchissement du bras de Pirmil.

Dans un autre domaine, aucune voix n'a rappelé qu'avant de projeter une piscine en bord de Loire, il conviendrait de doter le Sud Ouest de l'agglomération d'un tel équipement, réclamé depuis des années et qui fait cruellement défaut aux scolaires de ce secteur.

Toutes ces considérations me font constater, lorsque l'on parle de polycentrisme, que la dimension métropolitaine est trop souvent absente des grands projets.

Difficile à comprendre aussi le manque de conviction et d'ambition pour véritablement renouer avec le passé fluvio-maritime de Nantes. Il faut dire que l'État n'a jamais montré l'exemple en la matière.

Alors que la France est le deuxième pays au monde en terme de surface maritime, que plus de 95 % du fret mondial transite par voies maritimes, notre flotte de commerce est passée de 783 navires en 1962 à 179 en 2014 et nos ports souffrent de sous-équipements et du manque de liaisons multimodales, de transports.

Comme le démontre Jean-Marie BIETTE dans son livre "La mer est l'avenir de la France", il manque à la France une grande politique maritime. On découvre dans ce livre des vérités qui font mal. Plus de *la moitié des marchandises arrivant en France sont débarquées dans les ports étrangers. Le premier port d'approvisionnement français est... Anvers !*

Le pôle métropolitain Nantes-Saint Nazaire aurait tout à gagner en exprimant, auprès de la Région, des objectifs argumentés permettant un réel développement du trafic maritime et fluvial, propre à dynamiser la métropole nantaise en redonnant vie aux activités portuaires professionnelles et de plaisance. L'idée n'est pas neuve de la part de ceux qui considèrent l'estuaire et le fleuve Loire comme un atout économique et touristique. Je renvoie les lecteurs à l'excellente contribution de GAELA.

Certes, le débat continue mais les programmes d'aménagement de l'île de Nantes se succèdent et les débats d'arrière-garde n'auront pas beaucoup d'utilité.