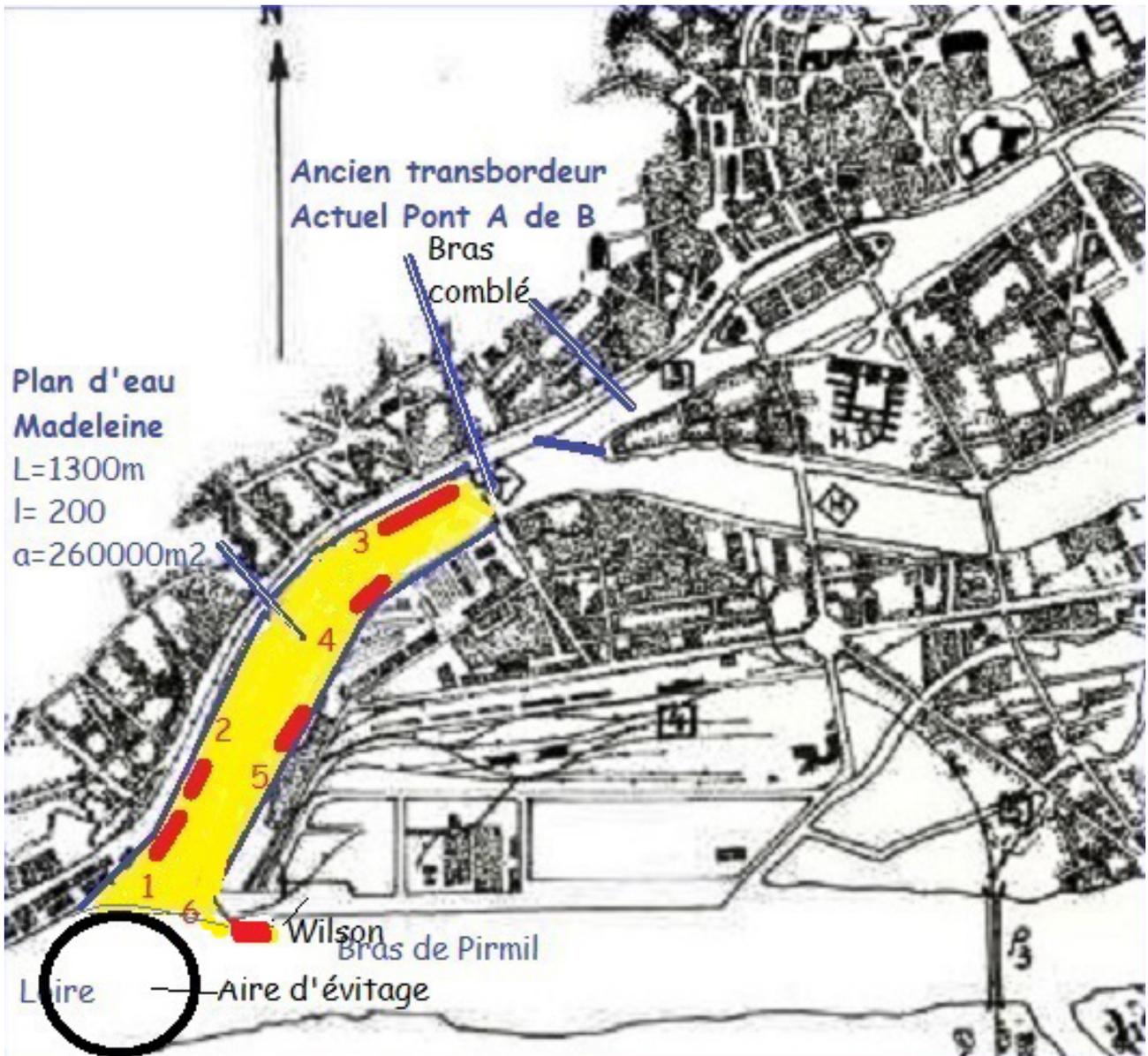




## Contribution d'Yves Lainé

laineyves@gmail.com

### Un avenir pour le bras de la Madeleine ?



## Rappel historique

Le plan reproduit ci-dessus est une partie du plan Delattre 1909 corrigé en 1921. Aujourd'hui, la navigation maritime s'arrête à la zone d'évitage (cercle noir) qui permet encore aux grands navires de retourner vers l'aval. Cependant, des exceptions ponctuelles permettent d'entrer dans le bras de la Madeleine jusqu'au pont Anne de Bretagne (événements nautiques, Belem, Maillé- Brézé) ou jusqu'au Quai Wilson dans le bras de Pirmil.

## Situation du Bras de la Madeleine en 2000

Les dimensions « plan d'eau » de la Madeleine sont de 1 300 m x 200 m ; il couvre donc approximativement 26 hectares. Il est régulièrement fréquenté par les vedettes Navibus à faible tirant d'eau mais, outre les embarcations privées légères, sa fréquentation est ponctuelle, par exemple :

- Événement nautique genre Solidaire du Chocolat à Nantes ; course de CLASS40 2008 ou 50e solitaire du FIGARO, Juin 2019
- Sortie et rentrée du Maillé-Brezé pour carénage ou mission (ex film : Dunkerque)
- Plusieurs manœuvres annuelles du « Belem » : hivernage ou visites
- Autres grands voiliers (Répliques de caravelles, ...)
- Visites fréquentes du « Loire Princess », navire fluvial à roues à aubes de CroisiEurope.

## Occupations permanentes :

Positionnées approximativement en rouge sur le plan, on note 6 occupations effectives :

1. Passerelle Navibus vers Trentemoult
2. L'escorteur d'escadre-musée « Maillé Brézé ».
3. Ponton Belem et voiliers
4. Le Restaurant-Barge O'Deck.
5. Ponton des Chantiers pour voiliers et « Loire princesse »
6. Passerelle pour Navibus vers Chantenay.

Trois rampes de lancement inutilisées depuis la fermeture des chantiers (1987).

Ces points résument la vie maritime et fluviale de la partie la plus ancienne du port de Nantes, qui fut jadis premier port du royaume. Très nombreux, les Nantais se déplacent pour visiter les navires de passage et rêvent peut-être d'une « armada » comme à Rouen ou de fêtes maritimes comme à Brest, mais il n'y a probablement pas de place pour un troisième événement de ce genre sur la façade atlantique. Alors, on peut à juste titre se poser la question de la renaissance d'une activité liée à la mer ou au fleuve dans cet espace central maintenant très convoité.

La question du tirant d'eau reste à définir, mais également celle du tirant d'air car, dans l'hypothèse d'un pont bas qui fermerait le bras, la plupart des activités maritimes subsistantes, hors Navibus, cesseraient d'être possibles.

Ainsi, la disparition du Pont à transbordeur en 1958 a été votée parce que, à l'époque, personne ne croyait à la survie des grands voiliers de charge. Ce qui s'est avéré exact, mais certaines énergies ont la peau dure...

## Des raisons de croire à une renaissance de besoin sur le plan d'eau : des probabilités d'unités flottantes de grande hauteur ?

### - Les voiliers

Le tirant d'air sous un pont fixe est la hauteur libre depuis la ligne de flottaison, auquel il faut parfois ajouter le coefficient de marée. À Nantes, la plupart des navires à tirant d'eau important (6 à 8 m) devant remonter la Loire sur l'onde de marée, c'est cette contrainte qui prévaut.

Un beau voilier de plaisance a donc un tirant d'air situé entre 10 et 15 m. Pour le Belem, le grand mât culmine à 34 m au-dessus de la flottaison.

Le mât central du Sailing Yacht A, le plus haut voilier du monde, culmine à 90 m et ne passe pas sous les ponts d'estuaires, mais, parmi les plus grands voiliers anciens, les russes Sedov (long 117 m) mât de 57 m et Kruzenshtern (114 m), culminent à 51 m.

Deux ponts fluviaux se lèvent pour faire passer de tels géants sont le Pont Gustave Flaubert à Rouen et le Pont Chaban Delmas à Bordeaux. Ces ponts levants ont des pylônes qui culminent à 86 m mais le gabarit de passage des bateaux est de l'ordre de 55 m.

Il est peu probable qu'il y ait de la place pour plus de deux manifestations (Rouen et Brest) de grands voiliers sur la façade atlantique française. Cependant, sur le thème jumelé « les grands voiliers et le vin », Bordeaux en a rassemblé une douzaine en 2018, dont l'Hermione (57 m), et a récidivé en 2019 avec le Kruzenshtern.

Des escales ponctuelles de ces navires à Nantes ne semblent pas irréalistes (Hermione : 4 jours en mai 2019).

### - Les navires de croisière fluviale et côtière

Déjà un navire de croisière fluvial fait régulièrement escale à Nantes depuis plusieurs années. Il s'agit du « Loire Princesse ». Il a été établi que le marché de cette croisière vers les Châteaux de la Loire pourrait permettre une offre quadruple, ce qui dépend aussi des conditions de navigation.

À ces navires fluviaux pourrait s'ajouter plus tard un autre type de navire côtier, plus haut, du genre de ceux qu'exploite déjà CroisiEurope sur l'Adriatique, de Marseille autour de la Corse, et dans les Iles grecques depuis Athènes. Ces unités : « Belle de l'Adriatique » et Belle des Océans » sont « de taille humaine ». Environ 100 m de long et 120 à 200 passagers. Un « produit » d'une semaine entre Nantes et Brest est tout à fait envisageable. Voir ci-dessous :



D'autres navires de croisière, dont la longueur ne dépasse pas 220 m ne seraient, de toutes façons, pas destinés à entrer dans le bras de la Madeleine. Au-delà, c'est Saint-Nazaire.

### **- Les navires de démonstration ou expérimentaux**

Certaines unités font le tour du monde afin de montrer leur approche des nouvelles technologies. Ex. : « l'Energy Observer », qui a escalé à Nantes en 2017. Ces unités, qui proposent souvent une propulsion vélique, escalent un peu partout dans le monde afin d'assurer leur promotion et attirent un nombreux public.

### **- Les cargos à voile roro, porte-conteneurs et liners**

Les informations sont sérieuses et reprises par la grande presse, maintenant que, suite à un accord avec SOGESTRAN et EDF, une levée de fonds par Neoline pourra être lancée, autorisant l'inauguration de la ligne Saint-Nazaire—Halifax-Baltimore en 2022. Cette expérience de navire d'une longueur de 136 m, et environ 280 conteneurs, le « Silenseas » n'est pas destinée à être unique. Une autre étude pour le croisiériste MSC est commandée aux Chantiers de l'Atlantique, avec une lettre d'intentions. Sauf escale de démonstration, techniquement possible, il est toutefois peu probable que les escales de ces navires se fassent dans le bras de la Madeleine.

Par ailleurs, la start-up nantaise « Zéphyr et Borée » s'est lancée sur le même créneau voile-moteur avec une unité de 121 m pour Arianegroup.

### **- Le barging**

Le transport par barges existe déjà sur la Loire maritime, avec la barge « Jules Verne » sur la ligne FlexiLoire entre Nantes et Saint-Nazaire pour le compte d'Airbus. Un minimum de 240 voyages par an, soit un par jour ouvrable. Il ne s'agit toujours pas du bras de la Madeleine, mais l'exemple d'Airbus pourrait inspirer d'autres trafics, comme ceux des déchets industriels et matériaux de construction/déblais pour les programmes immobiliers de construction dans l'Île de Nantes. Avec ce chapitre viennent éventuellement les grues flottantes.

## **Conclusion**

**Au-delà des rives, un éventail d'opportunités porteuses semble bien exister pour le bras de la Madeleine. Peut-on les ignorer et promouvoir un pont bas qui stériliserait le plan d'eau ?**