

2. UN MOMENT DU POSSIBLE POUR UNE RENAISSANCE PORTUAIRE ?

LA QUESTION DOIT-ELLE ÊTRE POSÉE ?

Historiquement, la ville vient du fleuve et de son estuaire auxquels elle est liée depuis plus de deux millénaires. Son dépérissement maritime et fluvial ne date que de la fin du XXe siècle qui a vu se réduire la place de l'eau dans la ville au profit de l'automobile.

Pourrait-on aller plus loin et par exemple combler ce qui reste du bras de la Madeleine ?

Cela ne semble pas probable. L'époque est devenue plus vertueuse et l'excès de flux de circulation a tué la vitesse. En même temps la communication des données trouve d'autres solutions.

Quant au fleuve, de nombreux indicateurs récents font état d'une meilleure prise de conscience du public de sa présence et d'une envie de réintégrer à l'environnement. C'est une conscience citoyenne avant d'être politique.

Si l'on en croit la toponymie, nous appartenons à des lieux qui s'appellent rivière ou vallée, mais aucun des débats électoraux locaux récents n'a vraiment posé la question et, qui plus est, proposé d'autres aménagements que celles des rives : ce qu'on appelle « la réappropriation de la Loire ». Ça et là apparaissent des gestes symboliques : reconstruction du Saint-Michel II, Prologue de la Solitaire du chocolat, Navette fluviale, mais cela reste limité.

La recherche de solutions maritimes et fluviales concrètes pourrait apporter à l'économie et à la culture. Ces solutions existent-elles ? Le moment du possible est-il proche ? C'est dans cet esprit que j'avais contribué en mars 2010 au débat du Conseil de Développement avec des constats de carence et une dizaine de propositions en annexe.

Le débat des élections municipales de 2014 intégrera-t-il ces préoccupations ?

Autant de raisons de penser Oui que Non.

Arguments en faveur du oui :

- Des associations de plus en plus nombreuses et efficaces les défendent.

Le nouveau dialogue citoyen aime son fleuve. Avec Nantes Métropole, la coordination des Ateliers de quartiers se développe, débouche sur des diagnostics et des propositions : <http://www.nantes.fr/files/PDF/Publications/05-AVN/Dialogue-Citoyen/avis-atelier-citoyen-paysage-chantenay-juin13.pdf>

L'aménagement d'anciennes zones portuaires (Ile de Nantes, Chantenay...) est à l'ordre du jour, avec les cabinets désignés M. Smets, puis Reichen & Robert. Budget d'études 580 k€ (Chantenay 18.7.13) tous déclarent ne pas nier le fait maritime ou aquatique.

- Les marchés de la croisière maritime et fluviale, en forte croissance, s'intéressent aux estuaires atlantiques (Rouen, Brest, Bordeaux, Lorient...) même si les conditions climatiques sont moins favorables qu'ailleurs.
- Le refus de toute entrave nouvelle (pont bas ou levant) à la navigation dans les bras de la Madeleine ou Pirmil a été affirmé officiellement.

- Le débat des franchissements de Loire, dont le Pont à transbordeur, a débordé sur les thèmes portuaires. Il est instauré un débat public mené par le Conseil de Développement
- Les efforts des protecteurs du patrimoine maritime (grues, St Michel II, etc.) portent des fruits.
- Le marché de la plaisance est demandeur à Nantes et les sites actuels saturés.
- Un intérêt s'affirme dans le tourisme et la restauration (Le Nantilus, l'Atlantide, les Machines...) ; une quinzaine de professionnels proposent croisières fluviales, bateaux promenades et balades sur embarcations traditionnelles.
- De nombreux exemples dans le monde, recensés par l'AIVP (Ass.Int'le Villes Ports), dont Marseille, Bordeaux, sont là pour montrer les succès des reconversions de zones délaissées en espaces d'attractivité.
- La présentation officielle du projet « Le Port Jules Verne » au Conseil de Développement (24.04.2013 voire site) de Nantes Métropole fut un grand succès.

Des raisons d'être pessimistes existent cependant

- Le Grand Port Maritime de NSN ne voit toujours pas au-delà de ses recettes directes liées au tonnage débarqué ou embarqué. Les retombées locales en terme d'image, d'effet induit, de consommations, d'emploi y liés, etc. ne font pas partie de son raisonnement.
- Les « politiques » ont décidé à l'unanimité au Conseil Communautaire que la question des franchissements de Loire serait soumise à des études techniques complémentaires, en attribuant des missions aux solutions, ce qui peut avoir pour effet d'esquiver le débat.
- L'opinion n'arrive pas à concrétiser ces mutations – Quand on évoque un avenir portuaire, ce sont surtout des images nostalgiques qui surgissent (cargos, liberty ships, chantiers navals...). La même observation avait été faite avec le pont à transbordeur (même le Maire avouait avoir mal compris).
- La formation des urbanistes est surtout terrestre. Réappropriation de la Loire = les rives.
- La saison pour les croisières en Atlantique est courte.
- Le retour sur investissement serait plus sûr et rapide avec un programme immobilier.

Et l'on dira aussi, après avoir lu ce document :

- La mutualisation proposée des logistiques et équipements est compliquée et peut mener à des problèmes.

Un projet concret et identifié sur le terrain s'imposait !

Au-delà d'une présentation pour spécialistes, comment rendre tangible et palpable une vision portuaire, maritime et fluviale à l'opinion publique nantaise ?

L'idée d'un vrai port de croisière est aujourd'hui mûre. Elle a récemment intéressé des architectes de l'ENSAN, la presse et certains élus.

Cependant, Nantes Métropole n'a pas encore réagi et nous n'avons toujours pas de projet «croisières». Les idées adjacentes d'espace scientifique (Y. Guin), d'environnement et de « parcours de la diversité (Université) » seront-elles également présentes au débat ? Pas sûr...