

## CONTRIBUTION DU COLLECTIF DES ASSOCIATIONS DU PATRIMOINE INDUSTRIEL ET PORTUAIRE DE NANTES

Engagé depuis sa création, en 1994, dans la défense et la valorisation du patrimoine industriel et portuaire nantais, notre Collectif se devait de participer au Grand Débat placé sous le signe de la Loire. En effet, il n'a eu de cesse de rappeler que la Loire est le patrimoine majeur autour duquel gravitent tous les patrimoines que cherchent à valoriser les associations qu'il fédère, tant sur l'estuaire que sur la Loire-amont.

Ce débat arrive à point nommé pour rappeler que les choix d'implantation de grands équipements -tel celui du futur CHU sur l'Île de Nantes- devraient toujours intégrer la question de leur desserte comme donnée à part entière du projet et non comme une question annexe soulevée ultérieurement, une fois le choix opéré. La crédibilité même du choix et du débat public en dépend.

« Renouer avec le fleuve » : tel a été le leitmotiv qui a accompagné, ces vingt-cinq dernières années, la réflexion et les aménagements conduits sur ce qu'on appelle désormais « l'Île de Nantes ». La fermeture, en 1987, des chantiers navals de la Prairie au Duc a posé la question du devenir de traces industrielles et portuaires dans des paysages fortement structurés par elles et dans des espaces rendus disponibles pour une urbanisation, en plein cœur d'agglomération. Le Collectif a lui-même contribué à la sauvegarde de certaines de celles-ci et a été partie prenante dans le souci manifesté pour les prendre en compte dans le cadre des aménagements de l'Île de Nantes.

Mais le Collectif a aussi toujours insisté pour que le fleuve ne soit pas réduit à un simple miroir d'eau et pour qu'un lien vivant soit entretenu avec lui, condition nécessaire pour lui donner ce statut d'*espace public* qu'Alexandre Chemetoff appelait de ses vœux. Plusieurs associations du Collectif contribuent d'ailleurs à maintenir ce lien en navigant sur la Loire. C'est ce qui l'a conduit à réclamer, dès 1995, des équipements pour faciliter leurs activités, par exemple sur le bras de la Madeleine. Et c'est ce qui l'amène aujourd'hui à rappeler l'importance qu'il attache au caractère fluvio-maritime de ce bras nord de la Loire étroitement associé à l'histoire croisée du quai de la Fosse et de la ville.

En effet, ce bras permet de remonter le fleuve jusqu'au cœur de l'agglomération. C'est un véritable amphithéâtre nautique dont le rôle est souligné par l'aménagement en gradins de sa rive sud, près du pont Anne de Bretagne, rôle conforté par la mise en scène de plusieurs manifestations sportives et culturelles (départ de la course *Solidaire du chocolat*, des *Géants* de Royal de Luxe, accueil du Belem...). Aux lancements de navires ont ainsi succédé d'autres « spectacles » et d'autres usages festifs en lien avec la Loire fluviale et maritime.

En outre, le caractère insulaire affirmé de cette partie aval de l'Île de Nantes est un élément clé d'un paysage et d'un imaginaire urbains qui font eux-mêmes patrimoine. Voilà pourquoi le Collectif prend position contre tout type de franchissement de ce bras qui nuirait à son accès nautique fluvio-maritime et propose d'y développer de nouvelles

capacités d'accueil pour les bateaux. Il souhaite, en outre, que le quai de la Fosse -et le quai Wilson- soient traités autrement que comme de vulgaires parkings. Le quai de la Fosse pourrait trouver, dans le cadre de la poursuite du remaniement de l'axe gare d'Orléans-Chantenay-Cheviré, un aménagement à la hauteur de la place qu'il tient dans le site urbain, dans l'histoire et la mémoire portuaires nantaises et dans le souci affiché de promouvoir de nouveaux usages du fleuve.

En ce qui concerne le Bas-Chantenay, futur grand chantier urbain, le Collectif, comme en témoigne la commande faite par lui, en 2001, d'une étude sur ce secteur, souhaite l'intégration du patrimoine industrialo-portuaire (cales, grue, salle à tracer, bâti industriel...) aux aménagements en cours et à venir. Ce patrimoine fait écho à celui de la Prairie au Duc et offre, à l'échelle du site de fond d'estuaire, un ensemble cohérent de marqueurs d'activités humaines qui ont façonné le paysage urbain et portuaire. Ils permettent d'inscrire les aménagements projetés dans la longue histoire des relations tissées entre les Nantais et la Loire.

Le projet de franchissement entre Chantenay et Rezé est partie prenante de ces aménagements. Ici un constat s'impose : l'existence du port à bois de Cheviré et du terminal céréalier de la Roche-Maurice, eux-mêmes tributaires de la zone d'évitage située en amont, conditionne le choix du type d'ouvrage. Mais par delà ce constat, et sans ignorer les problèmes posés par les déplacements dans une ville-centre où la densification urbaine renforce leurs flux, la Loire ne saurait être réduite à un simple obstacle à franchir, vision réductrice qui augurerait mal de la volonté constamment affichée de « renouer » avec elle. Il serait paradoxal que la navigation soit le parent pauvre des nouveaux usages du fleuve et du nouveau rapport avec la Loire qui sont aujourd'hui au cœur des enjeux du Grand Débat.

La création, en 2005, d'une navette nautique entre la gare maritime et Trentemoult préfigure bien le rôle de chemin d'eau que peut tenir à nouveau la Loire. Des dessertes complémentaires vers l'amont et l'aval sont ainsi souhaitables. Elles contribueraient à affirmer le rôle de lien joué par la Loire entre communes de la métropole riveraines du fleuve. Quant à l'accueil des paquebots, les conditions peu engageantes de sa mise en oeuvre posent la question d'une réelle volonté de compter celui-ci au nombre des activités touristiques.

Ce qui est vrai pour le transport de passagers ou pour la navigation de plaisance l'est aussi en matière de fret. Comment se résoudre à ce qu'un fleuve comme la Loire ne soit pas utilisé à cet effet ? Certes les coûts de dragage et l'impossibilité pour certains navires de desservir en pleine charge les terminaux nantais pèsent sur le devenir de ces derniers. Mais faut-il pour autant renoncer, d'emblée, à tout transport de fret, tous gabarits de navires confondus ? Si l'entêtement nantais à conserver un port de mer rivalisant avec celui de l'aval a été, à certains égards, lourd de conséquences pour le fleuve et la ville de fond d'estuaire, cela doit-il aujourd'hui conduire à négliger des usages fluviaux et maritimes conciliables avec les impératifs économiques et les exigences écologiques ? L'exemple offert par d'autres ports européens ne pourrait-il être retenu, tout en tenant compte des spécificités de l'estuaire de la Loire ?

Dans le prolongement du Grand Débat et par delà la synthèse envisagée, le Collectif suggère la mise sur pied d'une commission pérenne et indépendante pour explorer les réflexions et propositions avancées et inscrire dans la durée le souci manifesté de « renouer avec la Loire ». Aux côtés du patrimoine industriel et portuaire, ce sont aussi les usages liés à la navigation sur le fleuve qui méritent d'être enfin pleinement intégrés au projet urbain. En effet, ceux-ci ont une incidence directe en matière de traitement des rives, d'articulation entre le fleuve et les quartiers riverains, comme en matière de franchissements et de déplacements à l'échelle de la métropole et de l'estuaire. Oui, la question est bien de savoir quel fleuve Nantes prétend avoir aujourd'hui « au cœur ».