

Contribution de la Maison des Hommes et des techniques et de l'Association histoire de la construction navale à Nantes (AHCNN) au débat sur la Loire

La réflexion sur le fleuve et son devenir intervient quinze ans après le lancement du projet Île de Nantes...

Déjà, dans son plan guide, en 1999, Alexandre Chemetoff affirmait :

« C'est dans l'île de Nantes que le rapport entre la ville et le fleuve peut être cultivé... toute action entreprise devra satisfaire à l'idée qu'elle introduit, qu'elle développe, qu'elle restaure une relation de la ville avec l'eau. »

Les grandes idées sont intéressantes si les actes posés et les politiques mises en œuvre ne vont pas à leur rencontre. Il est donc intéressant de confronter l'intention exprimée à la réalisation, d'apprécier les incidences du projet île de Nantes sur la Loire.

Si les cheminements piétonniers le long des quais et l'installation du ponton des chantiers sont des points très positifs, il faut bien constater les impacts négatifs des choix d'aménagement de ces quinze dernières années sur le fleuve :

- l'implantation des boîtes de nuit à la pointe de l'île amène à considérer le fleuve comme un danger duquel il faut protéger les personnes qui quittent les bars alcoolisés. Le bon sens aurait dû amener la remise en cause de ces installations pas compatibles avec la proximité de l'eau ! Mais non, on a préféré mettre des barricades le long des quais (qui ne résolvent d'ailleurs pas vraiment le problème). On pourrait évoquer d'autres nuisances : débris de verre omniprésents, poubelles des restaurants et de la « cantine » qui agrémentent le cheminement le long du boulevard de la Prairie-au-Duc. Quant au quai Wilson, il est devenu un parking !!!
- l'installation des anneaux de Buren, tout le long du quai des Antilles en condamne l'usage portuaire. Les aménageurs se sont-ils posé la question de l'usage de ce quai ? En ont-ils décidé lucidement la mort, avec quels arguments, quelle concertation ?
- La concession à *Nantilus* d'un linéaire de près de cent mètres de quai sur le site des chantiers condamne là encore une part importante des quais. Cette installation occulte la vue sur la Loire et le quai de la Fosse. Sa proximité avec le ponton des chantiers gêne les manœuvres d'accostage sur ce dernier et nuit donc à son usage. Le grand bassin fluvial que constitue le bras de la Madeleine est devenu difficile à utiliser en raison de cette barge privée au milieu d'un vaste espace public.
- la transformation progressive et exclusive du site patrimonial des chantiers en parc d'attraction contribue à banaliser un site hautement symbolique du lien qui a relié, au cours de l'histoire, la ville et son fleuve.

Alors oui, face à ce constat, nous saluons l'initiative de Nantes Métropole de vouloir remettre au cœur du débat la place du fleuve dans la ville. Ne faudrait-il pas commencer par réparer les dégâts ?

Plusieurs grands principes nous paraissent incontournables dans le débat :

Le fleuve est un élément géographique important qui évacue les eaux reçues sur des centaines de kilomètres pour les amener dans l'océan. Il nécessite un entretien régulier sous peine de mettre en danger la sécurité des riverains et de rendre la navigation difficile, voire impossible. Aux alentours de la pointe ouest de l'île de Nantes en particulier, là où la Loire maritime et la Loire fluviale se rejoignent, l'effet du **marnage** favorise l'envasement du fleuve et les débordements sont fréquents. Il en résulte qu'un **dragage régulier** est nécessaire pour l'entretien du fleuve.

La **question du franchissement** est intimement liée à celle du caractère insulaire du territoire qu'est l'île de Nantes. Rendre la navigation, en particulier l'accueil de grands navires comme le *Belem*, impossible en créant un pont supplémentaire, reviendrait à renoncer à cette **insularité** et à banaliser la pointe ouest de l'île de Nantes. Or, c'est ici que la rencontre entre fleuve et ville est la plus forte. Figure de proue majestueuse de l'île de Nantes, balisée par la grue grise, la pointe ouest ne pourrait être gommée sans modifier fondamentalement le paysage. **Ne voir dans le fleuve, élément vital de la ville, qu'un élément perturbateur qui générerait nos déplacements**, vouloir multiplier les ponts dans le seul but de privilégier le déplacement de l'automobile, **irait à contre-sens de tout projet de valorisation**.

Le fleuve est une voie de circulation que les habitants se sont appropriée depuis les origines de la ville. C'est à Nantes que se croisent les voies maritime, fluviale et terrestre, la présence d'une concentration d'îlots, véritable archipel, permettant de traverser le fleuve facilement. L'aménagement des berges et la construction de quais pour accueillir les navires ont matérialisé les échanges tant commerciaux que culturels et font partie du paysage nantais. **« Neptune favorise ceux qui voyagent »** dit le blason de la ville de Nantes. Il est crucial de conserver les éléments qui ont fait de Nantes l'un des ports les plus importants sur la façade atlantique. Il est important de **conserver aux quais leur fonction première et de ne pas hypothéquer de futures exploitations économiques du fleuve**, y compris sur l'île de Nantes (Quai Wilson, quai des Antilles) au moment où tout le monde s'interroge sur les économies d'énergie, le développement durable. L'accueil des paquebots, encore faiblement développé, débarquant des visiteurs avides de connaître la culture de la ville et sa région, ou la présence potentielle de petits bateaux marchands, constituent autant d'atouts pour une utilisation économique du fleuve. Pour cela il faut **conserver, entretenir, accroître les moyens d'accostage** disséminés le long des rives nantaises.

La Loire doit devenir un support important de déplacement entre ses rives. Le succès du transport par bac en aval de Nantes indique clairement que ce moyen de circulation d'une rive à l'autre mérite d'être développé. De même, la remontée et la descente du fleuve par des bateaux passagers, tels ceux de la TAN, et qui pourraient desservir des stations d'est en ouest de la Métropole, constituerait une alternative crédible et écologique au « tout voiture ».

Le fleuve est un facteur d'identité culturelle pour la ville. Celle-ci s'est construite le long du fleuve, à partir de plusieurs croisements fluviaux et routiers : Loire/axe routier nord-sud ; Loire/Sèvre ; Loire/Erdre ; Loire/Chézine. Les activités qui s'y sont développées au fil des siècles et les constructions qui en résultaient ont façonné l'identité économique, sociale et culturelle de la ville (transport des matières premières et des produits finis, commerce maritime et fluvial, construction navale, fontaine de la Loire place Royale... pour ne citer que quelques exemples). Les noms donnés aux quais, quartiers et axes routiers témoignent de ce

passé lié au fleuve. Faire abstraction de cette histoire reviendrait à faire « perdre son âme » à Nantes ; s'y appuyer permettrait de s'enrichir de cette spécificité culturelle.

Situé au milieu du fleuve, l'**Île de Nantes** est un élément central de la réflexion sur le rapport que Nantes entretient avec son fleuve. Imprégnée d'une culture industrielle et ouvrière omniprésente sur sa pointe ouest, **l'île ne saurait être vidée de ses références aux activités humaines qui l'ont façonnée durant un siècle et demi**. En tenant compte de ces éléments dans les projets d'aménagement mais aussi dans les animations qui se développent sur l'île, en faisant vivre le bras de la Madeleine par l'organisation d'activités fluviales (cf. Rencontres du fleuve, baptême de navires, Solidaire du chocolat, spectacles de Royal de Luxe...), l'on donnerait à celui-ci un rôle réellement prépondérant.

L'entretien du fleuve, la mise en place de modes de circulation n'empêchant pas la navigation mais au contraire la favorisant, la priorité mise sur des constructions et projets qui s'appuient sur l'histoire maritime et fluviale de Nantes, la réalisation d'animations fluviales, etc. feraient de la Loire un élément incontournable de la Ville, porteur d'attrait et de développement.