



LE PORT JULES VERNE

La mer et le fleuve à Nantes

Le "moment du possible" est arrivé pour annoncer un projet concret assez important pour que l'on en parle avant d'agir !

Yves Lainé

20/09/13

Le Port Jules Verne

La mer et le fleuve à Nantes

L'économie maritime et industrielle sont en phase de reconversion. Le tourisme se conjugue de plus en plus avec notre océan et nos fleuves, nous nous voulons « capitale verte », nous voulons créer le dynamisme industriel du XXI^e siècle, les ports deviennent des « villes-ports », nous parlons d'attractivité, de franchissements, nous instaurons un débat public, étape vers une démocratisation accrue de la gestion urbaine...

**Tout ceci est-il assez important et pertinent
pour que l'on en parle avant d'agir ?**

En prélude à la campagne des municipales de 2014 à Nantes, l'association « Les Transbordés » pose pour la première fois la question de la renaissance d'un espace maritime et fluvial, en continuité avec les réflexions citoyennes sur l'urbanisme, l'environnement et l'éducation populaire. Son Président, Yves Lainé, pose la question et l'accompagne d'un projet avancé "Le Port Jules Verne" illustré d'une maquette permettant à tous de se projeter dans un avenir proche.

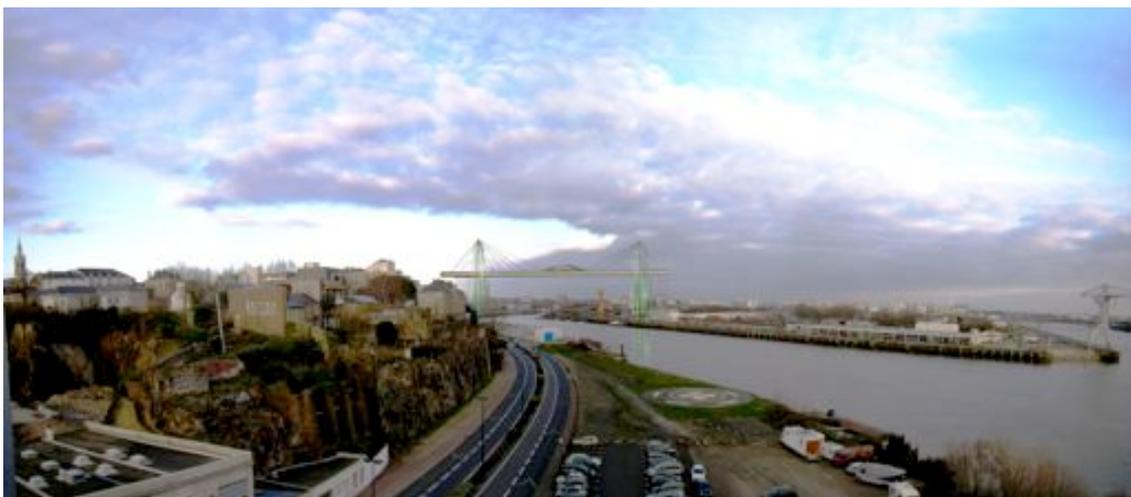


Table des matières

LA QUESTION DOIT-ELLE ETRE POSEE ?	4
POURRAIT-ON ALLER PLUS LOIN ET PAR EXEMPLE COMBLER CE QUI RESTE DU BRAS DE LA MADELEINE ?	4
LE DÉBAT DES ÉLECTIONS MUNICIPALES DE 2014 INTÈGRERA-T-IL CES PRÉOCCUPATIONS ?	4
ARGUMENTS EN FAVEUR DU OUI :	4
DES RAISONS D'ETRE PESSIMISTES EXISTENT CEPENDANT	5
ET L'ON DIRA AUSSI, APRES AVOIR LU CE DOCUMENT :	5
UN PROJET CONCRET ET IDENTIFIE SUR LE TERRAIN S'IMPOSAIT !	6
LES CONCEPTS QUI SOUS-TENDENT UNE REPONSE CONCRETE : UN PORT JULES VERNE	6
UN PROJET CONCRET - UN VRAI PORT DE CROISIERE	7
POSTURE DES AUTORITÉS PORTUAIRES	7
UN POINT DE VUE NÉGATIF ET, S'IL ÉTAIT CONFIRMÉ, CONTESTABLE	7
SITE RETENU : LE QUAI SAINT-LOUIS	8
PRÉSENTATION DES ÉLÉMENTS EXISTANTS	8
INTÉRÊT DE LA ZONE CHOISIE	9
ÉVOLUTION DU PLAN D'EAU	9
LA CROISIERE FLUVIALE AU QUAI AMONT	10
LA NAVETTE FLUVIALE	10
AMENAGEMENT DU SITE	10
CONCRETISATION SUR UNE MAQUETTE	12
LE PORT JULES VERNE (VU PAR LES TRANSBORDÉS)	12
DÉTAILS : PHOTOS DE LA MAQUETTE (ÉCHELLE 1/250E)	13
LES CONSTATS	16
MIS À PART L'ADAPTATION DU QUAI SAINT-LOUIS, CE PROJET UTILISE LARGEMENT L'EXISTANT	16
CE PROJET OFFRE PLUSIEURS AVANTAGES PUREMENT MARITIMES OU FLUVIAUX	16
CE PROJET PROMeut L'ENVIRONNEMENT ET LA SÉCURITÉ DE LA « CAPITALE VERTE » DE L'UE	16
CE PROJET, AVEC LE « VERNOSCOPE », PRÔNE DES VALEURS SPÉCIFIQUEMENT NANTAISES.	17
ENFIN CE PROJET AMÈNE ET COMPLÈTE UNE DÉCISION SUR LE PONT À TRANSBORDEUR DONT LA JUSTIFICATION N'EST PAS SEULEMENT LE FRANCHISSEMENT, MAIS ÉGALEMENT L'ATTRACTIVITÉ ET L'ANIMATION CULTURELLE	17
CONCLUSIONS	18
ANNEXES	19
ANNEXE 1 – CONTRIBUTION AU CONSEIL DE DÉVELOPPEMENT DE NANTES MÉTROPOLE :	19
CONSTATS DE CARENCE	19
PROPOSITIONS	19

ANNEXE 2 : DIAGNOSTIC SENSIBLE DU PAYSAGE DU BAS CHANTENAY. AVIS DE L'ATELIER CITOYEN DE NANTES MÉTROPOLE , JUIN 2013	21
LES PARTICIPANTS	21
ÉLUS RÉFÉRENTS	21
A / LE RAPPORT AU FLEUVE	21
B / L' ESPRIT DE VILLAGE	23
C / LA NATURE EN VILLE	24
D / L'IDENTITÉ INSOLITE DU QUARTIER. SES CURIOSITÉS	25
ANNEXE 3 MARSEILLE (WWW.MARSEILLE.FR - JANVIER 2013)	26
LA VILLE ET LE PORT BÂTISSENT ENFIN UN AVENIR COMMUN	26

LA QUESTION DOIT-ELLE ETRE POSEE ?

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 ». Ca 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 intègrera-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 : 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...

Les concepts qui sous-tendent une réponse concrète : Un Port Jules Verne

Nous avons donc essayé ici d'intégrer trois concepts qui, nous le verrons, sont complémentaires pour des raisons essentiellement logistiques et financières.

Une première approche au CCO (Centre de Communication de l'Ouest) en novembre 2011 qui présentait le Pont à Transbordeur avait montré que la stratégie consistant à choisir à priori une fiction visible sur le terrain est payante. Toutefois, la coexistence d'un port de croisière, d'équipements non spécifiquement maritimes, de l'Espace Audubon (serre et volière), du Vernoscope impose une simulation plus précise. Il a donc été décidé de réaliser une maquette de l'espace délimité sur le plan et la vue « Google earth ».

UN PROJET CONCRET - UN VRAI PORT DE CROISIERE

Posture des autorités portuaires

Le Grand Port Maritime (Autorité portuaire) décrit le dossier comme suit * :

"Le quai Président-Wilson est dédié à l'accueil des quelques paquebots de croisière en escale à Nantes (cinq à dix par an). Cependant, le trafic est en baisse constante depuis plusieurs années, ceci étant dû notamment aux contraintes techniques relatives à la navigation sur l'estuaire de la Loire, la profondeur du fleuve et la largeur de la zone d'évitage ne permettant d'accueillir que des paquebots de moins de 180 m, tandis que ceux qui dépassent ce gabarit représentent 70 % du marché européen. Le site du quai Wilson, trop éloigné du centre-ville de Nantes, est jugé comme n'étant pas le plus idéal. Les promoteurs d'un éventuel terminal de croisières prônent son transfert sur le quai Marquis-d'Aiguillon dans le Bas-Chantenay, ce qui nécessiterait néanmoins de coûteux travaux de dragage."

Un point de vue négatif et, s'il était confirmé, contestable

Ce texte, très négatif, reste largement critiquable sur nombre d'aspects techniques :

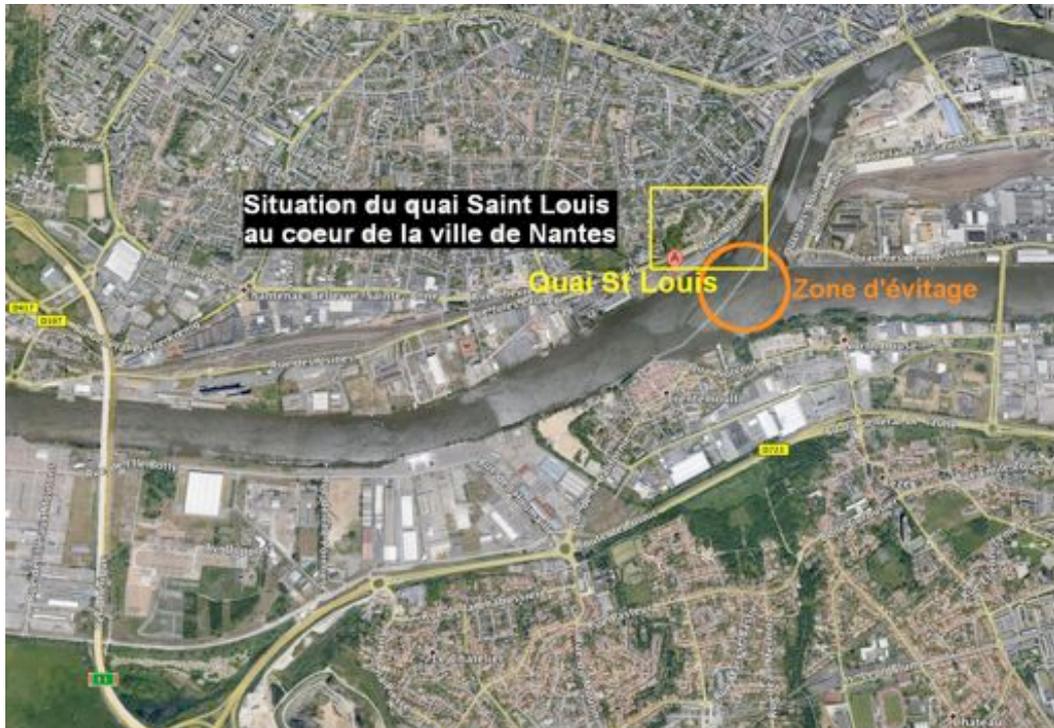
Le diamètre maximal du cercle d'évitage dans le port n'est pas de 180m, mais de 225 m comme l'indiquent bien les documents d'accès portuaire et le mémoire du Haut Comité pour la Défense Civile (oct 2011).

En matière de paquebots, il est vrai que, pour des raisons qui nous échappent, un « pied de pilote » supplémentaire est exigé. Tout de même, on peut citer plusieurs navires ayant dépassé les 180 m. Mais, ces « liners » n'ont pas vraiment de problème de tirant d'eau. Il faut atteindre des dimensions bien plus grandes pour trouver des tirants d'eau supérieurs à 7 m. Quant au Quai d'Aiguillon et ses «coûteux frais de dragage», il n'est pas notre projet, qui est le quai St Louis, lequel se confond avec la limite nord du cercle d'évitage.

* *Présentation du port de Nantes faite par les Autorités portuaires et reprise sur Wikipedia.*

SITE RETENU : LE QUAI SAINT-LOUIS

Présentation des éléments existants



Légende de la vue aérienne :

- 1 - Square existant Marcel Schwob
- 2 - Eglise Ste Anne
- 3 - Planétarium
- 4 - Musée Jules Verne
- 5 - Carrière de Misery (friche)

- 6 - **Maison des Pilotes** (à restaurer)
- 7 - Immeuble de parking
- 8 - Ancien Cap 44 (ex Véolia)
- 9 - Quai St Louis
- 10 - Gare maritime (navette fluviale)

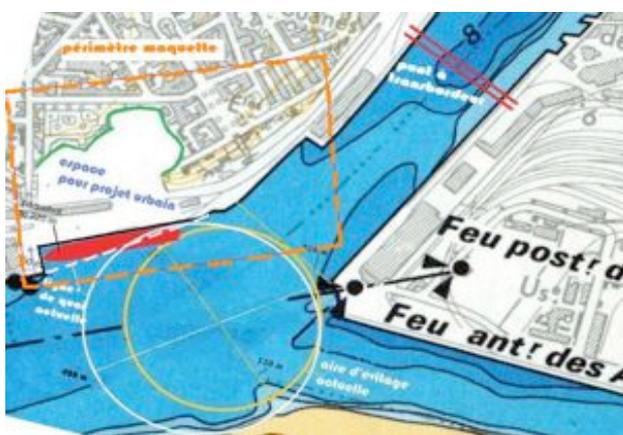
Intérêt de la zone choisie

Le seul site maritime convenable pour recevoir des grands paquebots

Évolution du plan d'eau

Le quai jouxtant les anciens Moulins de la Loire (devenus Cap 44 vers 1970) reste inutilisé. Il n'est d'ailleurs pas très long puisque la zone immédiatement amont, jusqu'au quai du Marquis d'Aiguillon, est restée naturelle. Au début du XXe siècle, le quai Saint-Louis était occupé par la Compagnie Générale Transatlantique et les Grands Moulins de la Loire. On peut retrouver l'historique de ce quai sur le site du patrimoine régional.

www.patrimoine.paysdelaloire.fr/inventaire-dupatrimoine/?tx_oxcspatrimoine_pi1%5BshowUid%5D=17363



Or ce quai est particulier : c'est le seul quai jouxtant la zone d'évitage dite de Trentemoult. Ce cercle de changement de cap pour les navires, situé à l'endroit le plus large entre Donges et Nantes, est imposé aux bateaux de plus de 150 m. Si le quai reste ce qu'il est, tout navire amarré ici réduira l'aire de manœuvre d'un autre navire évitant, et toute idée d'utiliser ce quai avec des unités importantes la

réduira encore.

Dans ma contribution au Conseil de Développement du 26.11.2011 (« Nantes, une véritable escale pour paquebots »), je présentais un raisonnement inverse. Si la zone d'évitage actuelle (en jaune) dans un cercle de 350 m, était élargie de 20 %, (cercle blanc) soit 35 m de chaque côté, tous les navires remontant à Nantes, c'est-à-dire également Cheviré, Roche Maurice, Couëron, pourraient être plus longs donc, à tirant d'eau égal, plus chargés.



L'intérêt dépasse donc largement la seule croisière. Si seulement 10 % des navires étaient concernés, le gain se chiffrerait en centaines de milliers de tonnes.

Concernant le navire de croisière, dans plus de 90 % des cas, il ne reste à quai que l'espace d'une marée. Si d'autres navires montants sont attendus, il est seulement préférable que le « cruiseliner » accoste en dernier et manœuvre de façon à être cap vers l'aval pour appareiller à la marée suivante. Partant le premier, il ne gênera jamais les autres évitages.

On peut aussi évoquer la rive sud, où l'extension de la zone pourrait contribuer au désenvasement de Trentemoult.

La croisière fluviale au quai amont

Des projets de croisière fluviale entre Nantes et Angers (Bouchemaine) ont été dévoilés par Croisieurope (voir la contribution au Conseil de développement 30.5.2013 : L'évolution de la croisière fluviale à Bordeaux - Les perspectives ligériennes : nouveau dossier pour le Port Jules Verne.

Ces navires seraient plus modestes : 100 m et 100 passagers, mais les fréquences plus élevées et le poste pourrait être aménagé en amont du quai St Louis ou au quai d'Aiguillon. Les mêmes infrastructures sont concernées.

La navette fluviale

Il serait souhaitable que la navette soit déplacée d'une centaine de mètres vers l'aval sur le Quai d'Aiguillon et que la ligne soit également poursuivie en amont, par exemple près du ponton Belém ou sur l'autre rive.

Aménagement du site

Les espaces et les constructions attenantes libres se prêtent à des transformations.

Le quai Saint-Louis

Sur le quai Saint-Louis se trouvent aujourd'hui quatre constructions :

- L'immeuble du « Cap 44 » (1)
- Le parking couvert « garage Renault » (2)
- Le hangar N°13 (3)
- L'immeuble de bureaux (4)

Seul le hangar 13 serait détruit pour donner place au plan d'eau adapté. L'immeuble de bureaux poursuivrait son exploitation. Le parking serait valorisé et l'immeuble « Cap 44 », débarrassé de son bardage inesthétique, retrouverait l'aspect dépouillé et pur que lui avait donné François Hennebique en 1894. Il s'agit, en effet d'un des tout premiers bâtiments industriels en béton armé du monde, les autres étant pour la plupart détruits [résultant des œuvres des deux autres constructeurs simultanés de bâtiments industriels, l'Allemand G.A Wayss et l'Américain L Ransome..] Les anciens Moulins de la Loire sont donc un patrimoine rare.

Trois usages pour l'immeuble « Cap 44 » dont une partie devient le "Vernoscope"

L .63 m l 24 m, h 25 m, il possède une surface plancher considérable, soit probablement 9000 m². Aménagé, il pourrait abriter les bureaux services nécessaires à l'escale (contrôles, police des frontières, douanes, port) avec accès direct au bâtiment depuis le navire.

Une deuxième partie pourrait accueillir le Vernoscope sur trois étages. (Voir « Jules Verne vit à Nantes au XXIe siècle ; c'est un penseur vert. Un Vernoscope à Nantes » . Contribution au Conseil de développement 4.6.2010)

Une troisième partie pourrait accueillir les locaux d'éducation populaire liés aux 2 pôles de l'espace Audubon. (voir plus loin).

Le parking existant, reformaté, serait utilisé par les visiteurs motorisés au Vernoscope et à l'Espace Audubon (voir contribution Cons.développement 23.11.2011 Misery/la Meuse, une nouvelle Estufa fria ou nouvelle Utopia ?)

L'espace Audubon au centre d'un parc de six hectares



Le nom de Jean-Jacques Audubon, enfant de Couëron devenu américain, est probablement, après Jules Verne [en concurrence avec A.Briand] le 2e personnage du Pays nantais le plus connu dans le monde, surtout en Amérique où la Fondation Audubon gère un budget de 45 M \$ avec 66 « nature parks » et emploie 330 personnes.

Il a été imaginé une grande volière sur près d'un hectare et surtout avec une hauteur sous filets de 25 à 30m, ce qui en ferait la plus haute volière d'Europe. (La plus grande volière actuelle est à Doué-la-Fontaine avec 10 000 m² et une hauteur de 17m).

L'autre partie, plus botanique, couverte de lattes orientables, exposée plein sud et bénéficiant d'un microclimat unique, s'inspire de l'Estufa fria de Lisbonne. Superficie égale : un hectare environ.

Des parties communes associées pour assurer logistique, entretien et conservation

Autant l'espace Audubon que les postes croisière sont concernés :

- Entreposage avitaillement paquebots
- Étude et réalisation d'attractions du Vernoscope
- Collections botaniques et végétales
- Hivernage de certains oiseaux
- Matériels de sécurité
- Ateliers divers

Une « barre » pourrait abriter ces entrepôts et les ateliers : environ 1500 m² au sol. Un important parking pour autocars doit être trouvé : il serait inesthétique de le placer directement dans la carrière Misery – il faut compter sur 40 à 50 de véhicules.

Un paquebot de croisière de 2000 passagers verrait partir environ 2/3 des visiteurs en excursions, soit 25 autocars – Le terminal fluvial mobiliserait 2 autocars – Le Vernoscope et l'espace Audubon (marché de groupes pour 50 %), s'il reçoit en moyenne 1000 visiteurs/jour, apporte 10 autocars.

Nous avons imaginé que ces parkings pourraient se situer en aval du poste croisière. Le parking « VL » existant serait également mutualisé.

CONCRETISATION SUR UNE MAQUETTE

La maquette est réalisée au 1/250^e et révèle plus de vingt points d'intérêt dans le périmètre. Les deux navires à quai représentent des unités de 150 m pour le paquebot et de 100 m pour le bateau de croisière fluviale. Mais un paquebot jusqu'à 250 m allant jusqu'à la plateforme d'hélicoptères (+) pourrait cependant accoster, utilisant le quai dans son entier.

Le Port Jules Verne (vu par Les Transbordés)



- 01 - En orange, l'extrémité nord de l'évitage.
- 02 - Paquebot de 150 m ; le quai autorise 250 m.
- 03 - Navire de croisière fluviale de 100 m
- 04 - Parking voitures existant
- 05 - Vernoscope et services transit passagers
- 06 - Parking pour 40 autocars
- 07 - Passage supérieur
- 08 - Grande Volière Audubon
- 09 - Mirador dominant la volière 28m
- 10 - Espace botanique Audubon

- 11 - Jardin Marcel Schwob
- 12 - Restaurant l'Atlantide, point de vue
- 13 - Ateliers et entrepôts
- 14 - Aire de rencontres
- 15 - Funiculaire. PC sécurité
- 16 - Église Sainte-Anne
- 17 - Musée J. Verne, marches Ste Anne
- 18 - Point de vue du Capitaine Némó
- 19 - Le planétarium
- 20 - Jardin extraordinaire F Delarozière
- 21 - Navette fluviale

Détails : photos de la maquette (échelle 1/250e)

Vue générale



Vue de la carrière et du poste paquebots (maquette YL)



Vue vers le couchant



Plan



Navire de croisière fluviale



Poste des paquebots, parking, transit et Vernoscope, et derrière, l'Espace Audubon.



LES CONSTATS

Mis à part l'adaptation du quai Saint-Louis, ce projet utilise largement l'existant

- Même si sa hauteur est gênante pour la vue, la question de la vocation de l'immeuble emblématique « Hennebique » serait résolue d'une façon digne de ce patrimoine mondial.
- Le parking couvert, moyennant un habillage nouveau, retrouverait une nouvelle jeunesse.
- Les entrepôts et ateliers, qui ne représentent pas un investissement important, pourraient même, si cela s'avérait utile, être intégrés dans un petit collectif immobilier.
- Les investissements pour la volière Audubon et l'espace botanique, y compris la liaison nécessaire entre les deux niveaux (ex. funiculaire), le passage piéton au-dessus du bd de Cardiff, un espace de rencontres, accueil, etc. se résoudraient pour une somme totale très raisonnable. Les appareils nécessaires pour débarquer/embarquer rapidement personnes et avitaillement du paquebot sont à étudier.
- La modification du Quai St Louis, dont le coût reste à évaluer, compte tenu d'un déroctage probable, ainsi que le cubage supplémentaire à draguer, doit être mise en regard de tous les trafics nouveaux qu'elle peut apporter au Grand Port Maritime.

Ce projet offre plusieurs avantages purement maritimes ou fluviaux

- Il suppose qu'il existe, entre le GPM et Nantes Métropole, une volonté politique non seulement de préserver, mais aussi d'améliorer les accès aux divers postes à quai, de Nantes, Couëron, Roche Maurice, Cheviré, etc. Ceci grâce à la proposition d'élargir la zone d'évitage.
- Deux types de navigation sont concernés à Nantes même, la navigation de croisière et la navigation fluviale. Même si cette dernière est touristique, tous les efforts que l'on fera ensuite dans ce domaine peuvent mener à une nouvelle prise en compte du transport fluvial pour le fret sur le fleuve..
- L'idée d'un port de plaisance n'est pas vraiment évoquée ici, mais, outre que le fait que la zone d'évitage proposée permettrait de résoudre le problème du Port de Trentemoult, les réflexions actuelles (ateliers – voir annexes) situent aussi un important établissement légèrement en aval, toujours sur Chantenay.

Ce projet promeut l'environnement et la sécurité de la « capitale verte » de l'UE

- Il ajouterait un point fort et rapidement médiatisable aux efforts déjà consentis tout en utilisant l'image Audubon, mondialement connue dans le domaine de l'environnement et du tourisme vert.
- Le projet de « parcours de la biodiversité » serait ainsi abondé par l'espace botanique et la volière, valorisant le label de « Nantes, capitale verte de l'UE ». Il resterait seulement à établir une jonction avec le « parc des Oblates », possible par le bas et l'emprise de l'ancienne voir ferrée.

- Un accès de sécurité peut être creusé du fond de la carrière jusqu'au milieu du tunnel ferré de Chantenay, ce que demande le Haut Comité pour la Défense civile, suite à un avertissement des pompiers de Loire-Atlantique (2010).

Ce projet, avec le « Vernoscope », prône des valeurs spécifiquement nantaises.

- L'innovation et l'industrie sont de celles-ci ; le « Vernoscope », conjugué avec le Pont à Transbordeur, autre projet majeur des « Transbordés », avec la réussite de l'IRT
- Jules Verne, contribue à motiver pour la technique, les nouvelles technologies, et à transformer l'image de Nantes dans le XXI^e siècle.
- Ces valeurs sont transmises aux nouvelles générations dans une forme assimilable : l'éducation populaire.

Enfin ce projet amène et complète une décision sur le pont à transbordeur dont la justification n'est pas seulement le franchissement, mais également l'attractivité et l'animation culturelle

- Le « port Jules Verne » et le Pont à transbordeur tirent dans le même sens – Ils donnent un nouvel espoir maritime et entrepreneurial que les Nantais plébiscitent.

CONCLUSIONS

Jamais, autant qu'aujourd'hui, n'est apparu à la veille d'échéances électorales majeures, un véritable « moment du possible » pour présenter un projet fluvial et maritime. Rien n'indique cependant que cela sera fait.

Le projet des Transbordés est concret. Sans être figé, il est chiffré, argumenté, et situé dans son implantation comme dans ses fonctions. Il correspond à des ambitions actuelles exprimées par l'opinion et certains élus ; il représenterait, en complément d'un Pont à transbordeur qu'il conditionne et sous-tend, une valeur ajoutée pour la ville, un lieu d'éducation populaire et une indéniable attractivité. L'élargissement nécessaire de la zone d'évitage des navires profitera à toute la zone amont du grand port maritime.

Son autre originalité est qu'il est divisé en plusieurs volets : croisières, Vernoscope, espace Audubon qui ont les mêmes contraintes d'aménagement et de logistique à terre, ce qu'aucun d'entre eux, pris isolément, ne peut assumer en restant rentable, compte tenu de la saisonnalité essentiellement.

Certaines pistes, notamment celle d'un lieu de rencontres diverses, d'un théâtre de verdure, n'ont pas été explorées dans ce document, mais de telles idées trouveraient certainement leur place dans un projet plus abouti.

Nantes se trouvera ainsi incluse dans une dynamique très vaste. Déjà de nombreuses métropoles internationales, porteuses de développement économique, telles que Shanghai, Hambourg, Singapour et Marseille se sont lancées dans la coopération ville-port et ont mobilisé les instances régionales autour d'elles.

L'intention des Transbordés, alliés aux autres associations représentant la société civile, est de porter ce dossier sans esprit partisan, afin que les Nantais ne puissent ignorer ce moment du possible.

Yves Lainé

Septembre 2013

ANNEXES

Annexe 1 – Contribution au Conseil de développement de Nantes Métropole :

Investissement maritime, fluvial, nautique et populaire à Nantes, oui ! Utopie ou avenir ?

15 mars 2010 - Yves Lainé (extraits : voir document complet dans www.nantes-citoyennete.com)

Constats de carence

- La connaissance physique des mers, aspects mécaniques, marées et courants...
- La mariculture et ses applications biologiques autant qu'énergétiques.
- La construction navale et d'équipements fonctionnant sur et sous la surface des mers.
- La pêche : connaissance de la faune et de la flore marines.
- Les équilibres biologiques et les polluants de la mer.
- L'énergie de la houle, des vagues et des courants.
- Le transport de surface dans toutes ses versions.
- Le tourisme de croisière du plus petit au plus grand bateau.
- Les sports nautiques, dont la voile.
- Les activités de défense, quand elles concernent le milieu marin et sous-marin. Leurs interactions avec le milieu.

Propositions

1 - Implanter à Nantes un musée des technologies du futur et de la mer.

Un tel projet serait concevable dans le droit fil du Musée Jules Verne et pourrait en constituer une extension.

Conservant l'esprit du plus glorieux des Nantais, il projetterait son œuvre dans le XXI^e siècle. Sans trop insister sur le patrimoine et la construction navale (St-Nazaire restant complémentaire) il pourrait avoir l'ambition d'être le Futuroscope de la mer, traitant du vaste domaine qui peut englober aussi bien l'énergie, les biotechnologies, etc Démarche authentiquement « vernienne qui aurait sa place dans le port et compléterait les réalisations plus ludiques de la Prairie au Duc.

2 - Une agence et un site de communication intégrant ces aspects comme soutien et complément au Cluster Maritime Français.

3 - Faire en sorte que Nantes-métropole, dans le cadre de la CRPM, regroupe à Nantes une Agence Technique de l'Arc Atlantique, rassemblant des experts internationaux qui pourraient instruire des concours d'idées sous la forme d'un « cluster maritime » de l'Arc Atlantique, dans des domaines communs et des projets concrets: énergies maritimes, infrastructures, lignes maritimes régulières, partenariats industriels. Un tel « thinktank » contribuerait à apporter une aura européenne et internationale à Nantes, un rôle de leader.

4 - Etudier et évaluer de près la filière « Construction navale » autour de Nantes ; établir le portrait-robot d'investissements qui pourraient être intéressés par les outils préservés (slipways), quitte à en ajouter d'autres (levage, manutention..).

5 - Installer à Nantes une coordination des efforts régionaux et interrégionaux sur le thème de l'énergie des mers, en liaison avec les universités, clusters et pôles de compétitivité, dont le Pôle mer Bretagne installé à Brest. Un tel Centre de l'Énergie des mers pourrait commencer par établir un état des lieux des actions « concurrentes » dans le monde.

6 - Établir, peut-être en liaison avec le projet N° 2 (Arc Atlantique) un schéma de lignes et de fréquences « vendable » à un/des armateur(s) pour des liaisons régulières de ferries entre cinq ou six ports, selon le modèle scandinave. Poursuivre la veille sur ce projet.

Approfondir les conditions à long terme du projet de navire transocéanique à grande vitesse – mis aujourd'hui entre parenthèses –, mais qui pourrait être revitalisé si les questions énergétiques (motorisation) se voyaient un jour résolues. À long terme, ce n'est pas forcément une utopie d'autant plus que la DCNS s'y intéresse.

7 - Lancer l'étude de faisabilité d'un port de plaisance suffisant pour la demande, soit sur le Bras de La Madeleine, soit sur celui de Pirmil, ou sur les deux. Examiner le complément nécessaire en hivernage, notamment avec un bassin à flot prévu dans le plan original Chemetoff – lancer également l'étude d'une navigation motorisée différente, avec des embarcations capables de remonter la Loire (moteurs et tirant d'eau) et de poursuivre ensuite sur les canaux du Maine, de Sarthe, Mayenne, ou les Canaux Bretons avec les haltes correspondantes.

8 – Actualiser les études de faisabilité pour faire escale les navires de croisière – les programmes se préparent des années en avance. Si la ville Nantes-Métropole a une politique nouvelle et des investissements dans ce domaine, les faire connaître avec force et à temps.

9 – Examiner les conditions et créer à Nantes un armement de croisière capable d'exploiter en saison les richesses de l'Arc Atlantique – insister sur la question de son utilisation hors saison, condition de la viabilité annuelle..

10 - Examiner la possibilité d'une manifestation « vieux gréements » à Nantes et dans l'estuaire, peut-être à cumuler avec une nouvelle version de « Estuaire » au-delà de 2011. Il n'y a pas forcément antagonisme entre l'art contemporain et le rêve de grand large... La même proposition vaut pour toute manifestation sportive, spectacle de départ ou prologue de course, etc.

Annexe 2 : Diagnostic sensible du paysage du bas Chantenay. Avis de l'atelier citoyen de Nantes métropole , juin 2013

Onze séries de propositions

Les participants

Françoise Artus Bastonnier, Laurent Chabot, Jean-François Charpentier, Christophe Chateigner,

Matthieu Danieau, Gérard Davy, Alexandra Demay, Nathalie Garcia, Matthieu Herry, Yvonnick Hervé,

Marie-Annick Jolly, Jean-Claude Leborgne,

Philippe Lenoble, Nathalie Loubière, Jean-Hubert Mignot, Marc Peroy, Christophe Pin, Patricia Prévot, Sophie Quesnel, Philippe Raimbaud, Brigitte Robert, Jean-Louis Robert, Nadia Schmit, Sentenac André, Pierre Thevenot, Lucette Vrignaud.

Élus référents

Abbassia Hakem - Adjointe au Maire de Nantes quartier Bellevue-Chantenay-Sainte Anne,

Alain Robert - Adjoint au Maire de Nantes en charge de l'urbanisme, logement, commerce et artisanat.

A / Le RAPPORT AU FLEUVE

1 - La relation visuelle à la Loire, des points de vue exceptionnels, des masques visuels à estomper

Propositions :

Imaginer une graduation des échelles de hauteur, de bâti et d'orientation des bâtiments (notamment en peigne, perpendiculairement à la berge pour laisser des vues et passages vers la Loire

- une référence dans le quartier : les immeubles HBM de la cité de l'Hermitage de Nantes habitat sur la Butte Sainte-Anne) dans le futur projet urbain pour accompagner les perspectives existantes et à venir.

Favoriser l'implantation de bâtiments aux formes épurées, rendre transparent le bâtiment de CAP 44, le rénover à la manière d'une forme architecturale type immeuble-pont (références : bâtiment de la chambre de commerce et de l'Industrie qui enjambe le quai / architecture de l'architecte Le Corbusier : immeubles sur pilotis qui laissent le sol libre de construction, on peut passer en dessous).

Maintenir les points de vue et perspectives sur la Loire, depuis le coteau, permettre de « toucher la Loire des yeux ».

Conserver et protéger l'ensemble des perspectives sur le secteur. Ne pas construire plus haut que CAP44 qui devrait à terme être le seul point culminant.

Éviter l'effet de masque des nouvelles constructions éventuelles sur les quais de Loire.

2 - La relation physique entre le bas et le haut du coteau à inventer, des obstacles à dépasser

Propositions :

Imaginer de mettre en lien directement le haut et le bas du coteau en quelques points stratégiques.

Exemple : au niveau de la carrière Misery : un «escalaton», un ascenseur lié à de nouvelles constructions, des tubes transparents, un monte-charge...

Créer un événement ludique et curieux autour de ce lien haut bas. Exemples : tyrolienne, toboggans, aire de jeux, mur d'escalade...

Et pourquoi pas un téléphérique ?

Mettre en place des entrées Personnes à Mobilité réduite, les indiquer (signalétique), bien identifier les «portes» du Parc des Oblates

Prolonger l'allée qui descend du parc des Oblates jusqu'à la Loire. Dans cette continuité, on pourrait installer un arrêt du Navibus qui relie le Bas Chantenay à Trentemoult. Cela étendrait le paysage du parc jusqu'à la berge (aménager la domanialité du port autonome, entre le boulevard et la Loire, devant CAP44, y planter des arbres, initier un parcours) ce qui mettrait en valeur le quartier et le paysage d'une manière touristique.

Faciliter les accès et créer des franchissements au-dessus des voies ferrées situées à l'est de la Gare de Chantenay

3 - Retrouver des usages liés au fleuve : aménager une continuité sur les berges et créer une base nautique

Propositions :

Il faut complètement libérer les bords de Loire, il ne faut plus construire sur les berges. Les seules constructions devraient être liées aux activités qui existent et valorisent le quartier, qui constituent son identité.

Valoriser les quais, les transformer en espaces publics généreux (référence des quais de Bordeaux, de Toulouse, Hambourg et Malmö) en continuité jusqu'au centre-ville.

Si le passage le long de la berge est difficile à créer, pourquoi ne pas créer une continuité au-dessus du fleuve, une passerelle piétonne, un ouvrage comme le long de l'Erdre : «une promenade sur pilotis», un ponton, une estacade

Créer une véritable base nautique, un port de plaisance, conforter les chantiers existants. Cela créerait une attractivité, un lieu actif pour les Nantais, mais aussi les touristes, les voiliers.

Créer un pôle sportif lié aux activités nautiques (voile, canoë, kayaks de mer, yoles...) aménagé pour les clubs sportifs.

Le port de plaisance attirerait une activité : magasins spécialisés, restaurants, bars, guinguette, dancing avec vue sur la Loire, plein sud...

Créer des espaces publics conviviaux : pique-nique...

Habiter plus près du fleuve, se retourner vers le fleuve.

Veiller à la mutation des bâtiments industriels, penser leur reconversion tout en conservant des activités, des équipements à l'échelle de la vie de quartier, ayant un aspect moins technique.

Créer une capitainerie ou un avant-poste en lien avec les infrastructures portuaires déjà existantes.

B / L' Esprit de village

1 - Les lieux de vie du quartier à mettre en valeur

Propositions :

Connecter davantage ces îlots avec le coteau, avec la place Jean Macé et le nouveau Parc des Oblates, en sécurisant les traversées du boulevard de Cardiff. Développer son rôle attractif à l'échelle du quartier.

Mettre en valeur et réhabiliter l'îlot Launey - un parallèle est fait avec l'île Feydeau en centre-ville, en terme de composition, de forme urbaine ; il est repéré comme un lieu insolite avec un fort potentiel en tant que lieu de projets et lieu de vie future.

2 - Les services et équipements publics à organiser au sein du quartier

Propositions :

Créer un ou des équipements publics par exemple à vocation d'enseignement ou de formation. (Sont évoqués différents sujets : cité universitaire ? Collège ? lien avec l'École Nationale Supérieure Maritime ?...).

Proposer un nouvel équipement public intergénérationnel, socioculturel ouvert à toutes les catégories de personnes (âge, mixité). (exemple : Maison de Quartier, lieu associatif, Amicale des Retraités, centre pour les jeunes, les adolescents : Maison des jeunes, si le poids de population augmente sur ce secteur : crèche, centre de loisirs...) à positionner dans l'ancienne carrière Misery ou dans un bâtiment existant rénové. Par exemple, le bâtiment CAP 44, vide, dont la structure béton est classée, ne pourra être démolie malgré l'obstacle visuel et physique qu'il représente par rapport à la Loire. Référence : la carrière à Saint-Herblain qui a un caractère convivial, public

3 - Les espaces publics existants représentant des micro-centralités à conforter

Propositions :

Maintenir ce tissu de petites maisons. Préserver cette forme urbaine diversifiée.

Être attentif dans le cadre de l'établissement des règles d'urbanisme à la question des hauteurs maximales de construction par rapport au contexte de voisinage existant, examiner les projets au cas par cas.

Porter une attention sur la qualité et le caractère des projets architecturaux de construction, de rénovation, d'extension dans ce tissu urbain.

Préserver les vues au débouché de l'escalier des « cent marches » et sur les maisons de la rue de la Poignée.

C / LA NATURE en VILLE

1- Le Parc des Oblates, poumon vert du quartier

Propositions :

Étendre l'univers du Parc jusqu'à la Loire, par l'est vers CAP 44, mais aussi par le Sud de la place Jean Macé vers la gare et les abords de la Rizerie.

Aménager une traversée facilitée, sécurisée, confortable et de qualité du boulevard de Cardiff (plateau piétonnier)

Signaler les accès au parc depuis le bas du coteau.

Utiliser l'ancien garage Renault vide pour les stationnements .

2 - La carrière Misery, un parc habité ? Créer une mixité d'usages.

Propositions :

Engager un projet urbain mixte, avec une volonté forte de proposer un lieu de vie partagé, prévoir un équipement public.

Le sport en ville : profiter de la déclivité pour installer des activités sportives et ludiques pour les jeunes entre autres, escalade, skate-park, acrobatie, aire de jeux, tyrolienne, toboggan...

Créer un parc, laisser de la place à la nature, ne pas imaginer que du logement.

Valoriser l'histoire du lieu, la faire connaître.

Tirer parti de la présence du rocher, de la flore et de la faune qui lui sont associées.

Être attentif quant à l'exigence de haute qualité environnementale sur les futures opérations. Aménager un vrai lien vers la berge, dégager des vues vers la Loire, rendre fluide la traversée du boulevard de Cardiff.

Imaginer des formes architecturales qui dégagent des usages au sol (cf. maisons sur pilotis de Le Corbusier...).

3 - Le contrebas du coteau

Un espace linéaire de transition à valoriser

Propositions :

Aménager une continuité douce entre le pied de coteau et l'îlot des vinaigreries Caroff qui mène à la future entrée basse du Parc des Oblates.

Mettre en valeur le mur de soutènement en pied de coteau, au pied du Parc (par exemple inciter ou inviter les grapheurs à intervenir sur ces murs).

Investir et aménager un espace pour les habitants du quartier sur l'emprise des anciennes voies ferrées.

Rénover la Maison de l'Apiculture, située en entrée de parc, comme un bâtiment signal.

Valoriser l'ensemble de maisons, rue Joseph Cholet, situées à proximité de la Maison de l'Apiculture.

D / L'Identité Insolite du Quartier. Ses curiosités

1 - Une fausse image de friche industrielle à dépasser

Propositions :

Mieux communiquer autour des activités déjà en place.

Favoriser l'installation de nouveaux emplois.

Améliorer l'image de marque de certaines entreprises (référence : entreprise Ami A Lenglard - fabricant de stores-rideaux-tissus).

Un accès public le long des berges inviterait peut-être le grand public à mieux connaître ces enseignes, et les entreprises seraient amenées à valoriser leur image face à la Loire.

2 - Le patrimoine : une question qui fait débat

Propositions :

Dépasser la question de patrimoine pour s'orienter sur l'identification de lieux vivants emblématiques.

Identifier les éléments emblématiques communs, les points de repère qui font l'identité du quartier.

Communiquer au grand public le résultat du travail d'inventaire du patrimoine qui vient d'être réalisé.

Envisager des mesures de protection ou de valorisation sans figer, sans bloquer le futur du quartier.

Mettre en valeur la question du récit, de la collecte des mémoires vives, de l'histoire sociale du quartier.

Protéger certains éléments de «petit» patrimoine : les murs en pierre et les portails le long du boulevard de Chantenay, les pavés, les bites d'amarrage, anciennes plaques de rue, publicités anciennes, façades de mosaïques, murets.

Mettre en valeur l'art dans la ville, conserver et développer les graffitis et fresques urbaines, valoriser les actions de découverte collective et installations initiées par des collectifs ou associations.

3 - Des lieux emblématiques, des curiosités à révéler et conforter

- Le « caillou »
- L'ancienne voie ferrée
- Le chantier de l'Esclain
- La Maison de l'Apiculture
- L'îlot Launey
- L'Olympic
- La maison de Jules Verne
- La cale de Crucy
- L'îlot Bougainville
- Les escaliers, degrés et passages du coteau rocheux
- Le chaix Saint
- La Grue noire
- Le pied de coteau (murs de soutènement, ouvrages, roche...)
- Les maisons en surplomb du chemin de la Poignée

Document complet sur : www.nantes.fr/files/PDF/Publications/05-AVN/Dialogue-Citoyen/avis-atelier-citoyen-paysage-chantenay-juin13.pdf

Annexe 3 Marseille (www.marseille.fr - janvier 2013)

Janvier 2013 > marseille.fr site officiel de la ville de Marseille.

La ville et le port bâtissent enfin un avenir commun



Une charte vient d'être adoptée pour sceller les relations entre la Ville de Marseille et le grand Port Maritime. Les grands aménageurs partagent désormais une vision commune de l'avenir des quais phocéens. Cette ambition se déclinera de la Joliette à l'Estaque.

Signée sous l'égide du Préfet de la région PACA, cette charte a pour vocation d'unir durablement des institutions qui jusqu'à présent privilégiaient une réflexion individuelle.

Opérateurs portuaires et urbains vont devoir travailler main dans la main pour présenter une vitrine de la ville cohérente, homogène où les car-ferries accosteront à l'aplomb des Terrasses du , où les activités culturelles, les loisirs et le tourisme ne feront qu'un.

« Nous voulons créer une ville port à l'image de nombreuses métropoles internationales porteuses de développement économique telles que Shanghai, Hambourg ou Singapour. La Ville-Port joue un rôle central dans le commerce extérieur mondial », commente le Président du Conseil de Surveillance du GPMM, Patrick Daher.

Si Fos cultive sa spécificité industrielle, Marseille conforte sa vocation méditerranéenne avec des lignes régulières desservant le Maghreb et la Corse.

« Du J4 à Arenc, nous allons cultiver la notion de port à passagers. Nous allons vers une porosité croissante avec la ville à travers la création d'une cité portuaire avec de nouvelles surfaces et une zone d'échange accueillante sur la Corse. Les hangars J1 et J0 bénéficieront d'une rénovation alors que sera engagée une réflexion sur le siège du GPMM.

D'Arenc à la forme 10, le port maintient ses activités industrielles et commerciales. Avec pour ambition de créer du lien avec les villes méditerranéennes en développant les trafics rouliers, la réparation navale de grande plaisance et le terminal à conteneurs. De la forme 10 au tunnel du Rove, les activités concerneront la grande plaisance et le tourisme lié au littoral » explique le président du directoire du GPMM, Jean-Claude Terrier.

Avec le boom de la croisière, le port doit également réfléchir à de nouvelles configurations pour accueillir des paquebots. Les activités connexes de réparation navale poussent inéluctablement le port à remodeler les bassins. À commencer par le réaménagement de la forme10 et l'élargissement de la passe Nord.

D'un coût de 35 M€, ce projet permettra aux navires de plus de 290 mètres de long d'entrer au port lorsque le Mistral souffle à 25 nœuds. « C'est l'exemple même de ce qu'il faut faire ensemble dans le cadre de la ville-port », souligne Patrick Daher.

La « charte Ville-Port » n'est pas un aboutissement, mais le début d'un processus de renouveau. Les signataires s'engagent à instaurer au plus tôt un travail collectif pour approfondir les réflexions nécessaires et engager les réalisations. Une instance de pilotage et d'animation du projet sera mise en place.

.../...