

Grand débat public "Nantes, la Loire et nous"

Atelier "Nantes, fluvio-maritime"

Dans le cadre du débat public "Nantes, la Loire et nous", le Conseil de développement a souhaité apporter son propre regard pour nourrir le débat de contributions, d'échanges, de propositions de toutes natures.



Yves LAINÉ – 28 avril 2015
laineyves@gmail.com

Contradiction entre usages ludiques, culturels du fleuve et usages économiques, industriels, portuaires ?

Conjugué à la forme affirmative, cela ressemble à un axiome. Je l'ai trouvé dans Place Publique n° 49, aux pages 56-57, dans un article signé par Amélie Nicolas*, sous le titre "Peut-on concilier le port et la ville ?".

La phrase ci-dessus y est ainsi complétée : *..., des usages logistiques et de trafics, plus exigeants, et donc plus strictement organisés, des usages qui répondent à d'autres logiques que celles des usages ludiques.*

L'auteure, qui semble au fait des usages portuaires, prend le soin de définir plus précisément ce qu'elle appelle "usages ludiques" ; mais elle se contente d'évoquer quelques tendances, surtout celles des écoles d'architecture.

Reprenons son texte, à la page 56 : *"Dans les termes actuels du débat sur la Loire, cette question des pratiques et des usages est renvoyée à la vocation culturelle et récréative de la Loire. Faire la fête sur la Loire, la Loire à vélo, des guinguettes, des promenades sur la rives en pleine nature, une piscine sur la Loire, du ski nautique et du kite surf, du wake board..."* ou encore *"...traverser la Loire, aller de l'autre côté, tirer des bords, est rendu possible avec le navibus, que l'on peut voir comme un révélateur ou un prototype de ce changement d'échelle".*

L'auteure poursuit son exposé en précisant que ce sont bien surtout des soucis de bien-être récréatif qui sous-tendent l'invention, par les urbanistes et les architectes, *d'usages en devenir, voire d'utopies métropolitaines...*

Elle aurait pu compléter son propos et évoquer des réalisations ludiques récentes ou proposées, comme les Machines, le grand éléphant, le manège des mondes marins, le navire de croisière fluviale "Loire princesse", le hangar à bananes, la rue aérienne du pont à transbordeur, la barge Nantilus, le futur restaurant de l'Hermitage, l'arbre aux hérons etc...

J'aime beaucoup ce texte et la bien posée : **Y a-t-il vraiment incompatibilité entre ludique/culturel et économique/portuaire ?**

Un élément de réponse est donné par Amélie Nicolas dans sa péroraison : "*Vers des usages partagés ?*". Elle en appelle à *une coexistence pacifique entre ville et port précisant que le modèle urbain ne peut plus s'organiser autour d'un retrait plus pressant vers l'aval.*

Alors, concrètement ? Ce que je vois, moi, au titre d'ancien (1967-1976) directeur commercial du Port autonome, c'est que ce dernier, quel que soit son nom devenu, ne me semble pas encore avoir été tenté par une autre religion que celle de la Tonne débarquée ou embarquée, elle-même liée au foncier. Même si des conversions sont nécessaires (GNL), ceci est tout compte fait assez facilement mesurable, facturable, bref confortable.

Mais quelle pourrait bien être la mesure commune entre "logistique" et "ludo-culturel" évoqué plus haut ? Si l'on peut s'accorder à partager les retombées économiques, on bute encore sur un problème d'unité de mesure. Mais il ne serait pas le premier : depuis longtemps les passagers de croisière, qui apportent des recettes importantes aux territoires, n'ont pu être mesurés en tonnes... et la construction navale pas plus.

Pourtant, un outil commun pourrait exister : les taxes et droits perçus. Mais il intègre une variable nouvelle : le temps...

Dire qu'il peut y avoir contradiction entre un linéaire de quais attribué aux usages logistiques (conteneurs, multimodal, etc) et un autre attribué aux expériences humaines est une vraie question. Il peut, selon les cas, s'avérer des compatibilités ou incompatibilités... et, dans ce cas-là, il faut réserver des espaces prévisibles et adaptables. Car il ne faut surtout pas déduire que la perte d'une activité dépassée sur un site soit à jamais irrécupérable pour un usage futur sous une forme nouvelle...

Un exemple : à supposer que la navigation commerciale puisse reprendre sur la Loire entre Nantes et Angers – est-ce une vue de l'esprit ? –, il faudra bien lui consacrer une zone suffisante. Ceci est-il envisagé par les aménageurs de l'Île de Nantes ?

Autre exemple : les activités de croisière où Nantes pourrait attirer – tout comme à Bordeaux – une cinquantaine de liners annuels s'ils pouvaient se voir attribuer un "Port Jules Verne", comme je l'ai proposé : retombées autour de 100 millions d' €/an.

Et s'insère ici le calcul bien plus difficile des impacts sur l'image d'une cité et d'un port qui devraient tirer dans le même sens, comme c'est le cas à Marseille, à Bordeaux et bien d'autres villes portuaires d'Europe.

Tout cela commencerait, me semble-t-il, par l'établissement d'une nouvelle grille pour les retombées des propositions, tant à l'aval maritime qu'à l'amont fluvial, ainsi que par une charte établissant le respect vis-à-vis des préoccupations écologiques. Mais attelons-nous d'abord à trouver des précédents.

Les compétences existent chez nous, j'en suis convaincu, mais la volonté de se respecter mutuellement, d'avancer enfin concrètement après avoir tant discoursu, est-elle de la partie ? On pourrait peut-être commencer par établir le catalogue de ce qu'ont fait les autres, dans le cadre de l'Association Internationale Ville Ports (AIVP)**, par exemple, forte de 200 collectivités/ou ports membres dans le monde, et dont la vocation première est justement de développer la concertation entre villes et ports.

Ce sont aussi des éléments à verser au grand débat sur la Loire.

* Amélie Nicolas, enseignante et chercheuse Laboratoire Laua – Auteure d'une thèse en 2009 sur les usages de la mémoire dans les projets urbains, notamment l'Île de Nantes

** http://fr.wikipedia.org/wiki/AIVP_-_Le_r%C3%A9seau_mondial_des_villes_portuaires