

Projet de territoire
Ambition et attractivité - Économie et développement

26 septembre 2011



yves.laine@sfr.fr

Contribution d'Yves LAINÉ

**À Nantes, une véritable escale pour paquebots ?
Opportunité et avenir pour tout le port de Nantes**

A Nantes une véritable escale pour paquebots ?

Opportunité et avenir pour tout le port de Nantes.

Yves Lainé

A. Les données du marché

Cette réflexion n'a pas pour objet de procéder à une étude économique ou une analyse du marché de la croisière. Pour cela, le lecteur aura intérêt à se reporter aux excellents travaux réalisés par le Comité National du Tourisme (). Le but étant surtout d'examiner les contraintes et les chances spécifiques de Nantes, il suffira pour l'instant de connaître quelques données structurelles de base concernant le marché européen et français.*

A1. Un marché global porteur. Le marché mondial est en pleine expansion : entre 1995 et 2006, la demande de croisières au niveau mondial a plus que doublé, passant de 5,7 à 15,1 millions de passagers. Lors de cette même période, le nombre de vacanciers européens ayant choisi de partir en croisière a plus que triplé, passant de 1 à 3,6 millions. En 2006, 15,1 millions de visites (comptes cumulés) ont été enregistrées dans les ports européens (+27% sur 2005). L'ECC (European Cruise Contribution, se basant sur des chiffres 2009 :17,5M), a estimé qu'en 2010 le nombre de vacanciers-croisière aura au moins compté 1 million de plus. Pour les ports, l'effet induit est considérable puisqu'on estime à 53 € le chiffre d'affaires par jour d'escale/passager et 100 € pour le port d'embarquement

L'ECC ne prévoit pas de ralentissement de la tendance : 4,1 millions d'Européens en croisière en 2010 et 5,5 millions d'ici 2015.

Source : « European Cruise Contribution » préparé par G.P. Wilde International Limited et Business Research & Economic Advisors

A2. Les clients en Europe

Le marché européen, qui représentait 22% du gâteau au début du siècle, promet d'en prendre 30% vers 2011. (28,6% en 2009). Le premier marché (RU) marque un peu le pas, mais les autres, Allemagne/Autriche en tête connaissent une très forte croissance – Le marché Français a progressé de 12% la dernière année, autant en 2010 (387000), et aurait largement dépassé les 400 000 en 2011 (Mer et Marine).

Passagers (x000)	2007	2009	Var %
Royaume-Uni	1335	1553	+16.3%
Allemagne	763	1027	+34.6%
Italie	640	790	+23.4%
Espagne	518	627	+21.0%
France	280	347	+24,0%
Scandinavie	94	174	+85,0%
Benelux	82	109	+32.9%
Suisse	64	75	+17,0%
Autriche	52	75	+44.2%
Portugal	20	30	+50.0%
Autres	155	184	+18.7%
TOTAL	4004	4942	+23.4%

Total européen en 2010 : 5 451 000 passagers (10.3%)

A3. Les aires de focalisation des croisières européennes maritimes sont :

- La Méditerranée, L'Italie reste une destination de croisière privilégiée en Europe avec 3,6 M millions de visites (2006), suivie par l'Espagne (2,7 millions), la Grèce (2,5 millions) et la France (1,3 million)
- La Scandinavie et ses fjords, la Baltique dont St Petersburg sont les destinations secondaires, en forte progression elles aussi.

Pour le détail se reporter au rapport 2010 de l'European Cruise Council.

A4 .les destinations des Français (Source : AFCC Ass. Française des Compagnies de Croisière.)

Destination	2008	2009
Méditerranée / Mer Noire	200	233
Caraïbes/Antilles/Bermudes	46	47
Scandinavie/Baltique	18	19
Iles Atlantique, GB, Europe de l'Ouest	14	11
Transatlantiques	11	10
Orient/Asie/Australie	3	4
Amérique du sud	3	3
Cote ouest USA/Mexique/Hawal/transcanal	1	1
Autres	7	13
Charters - Incentives, séminaires, CE etc *	6	8
Total	310	347

Enquête J.P PAGES (x000 croisiéristes)

A5. Détails par port français 2000-2010.

On saisit vite le niveau d'infantilisme de l'Atlantique par rapport à la Méditerranée. Les passagers de l'espace méditerranéen représentent 81.6% du total en 2000 et 89.2% en 2010. En terme de passagers transitant, cinq ports existent vraiment en Manche/ Atlantique, le Havre, suivi de loin par Cherbourg, Brest, Rouen et la Rochelle.

Ports	2000		2010		Var
	Escales	x000pax	Escales	x000pax	
Marseille	182	164	351	720	x 4
Nice-Cannes-Villf	426	300	541	665	x 2
Monaco	129	76	250	380	x 5
Ajaccio	138	117	243	325	x 3
Toulon	36	43	115	250	x 6
S.Total Méditerranée.	911	700	1500	2340	x 3,3
Le Havre	43	37	68	122	X 3.3
Rouen-Honfleur	26	13	43	26	X 2
Caen	0	0	3	1	
Cherbourg	8	5	24	35	X7
St Malo	31	13	25	9	-
Brest	15	10	11	27	X2.5
Lorient- Belle-Ile	6	5	20	9	
Nantes	5	1	6	3	
La Rochelle	29	11	19	23	X2
Bordeaux	33	10	24	14	
Bayonne St Jean dL	8	1	11	5	
St Total Atlantique	205	111	267	284	X2.5
TOTAL France	1116	811	1767	2624	X3.2

En 2010, avec 6 escales et 3000 passagers, Nantes doit se contenter de l'avant-dernier rang... Nous essaierons de savoir pourquoi.

B. Les contraintes et conditions.

B1. La taille des navires est en fort accroissement.

Pour l'ensemble de la France le nombre d'escales, entre 2000 et 2010, a augmenté de 58% alors que les passagers étaient multipliés par 3.3 – Le nombre de passagers par navire a doublé (de 727 à 1485) .

Les plus grands paquebots dépassent couramment 300m – Le navire moyen de la plus grande flotte d'Europe, Costa, a une longueur 242m, et au maximum 4 de leurs 15 navires pourraient accéder dans le port de Nantes : (entre 175 et 221 m) – Ce segment de marché est de 20% du total. Toutefois, le rapport du CNT précise qu'au delà des paquebots géants de dernière génération (1500 à 5000 passagers), les croisières sur bateaux de tailles plus modestes (500-2000), ainsi que les petits paquebots et navires de grand luxe, ont encore de beaux jours devant eux.

Compte tenu de ce handicap, cependant, le port de Nantes, limité à 225m maximum, ne peut se comparer qu'aux autres ports de fond d'estuaire, c'est-à-dire Rouen et Bordeaux.

A Rouen, avant-port de Paris, 44 navires sont reçus en 2011 – Le plus long fait 251m et la moyenne se situe autour de 150m – Trois escales faites à Rouen n'auraient pas pu se concrétiser à Nantes du fait de la longueur – Au niveau des tirants d'eau, on se situe dans les mêmes normes. La moyenne doit se situer autour de 6,5m – Plus de 80% des navires ayant un TE égal ou inférieur à 7 m, ils passent à Nantes.

A Bordeaux, où Le Port de la Lune vient de bénéficier d'un investissement lourd, l'estimation pour 2011 est de 25 escales, les tirants d'eau (8,5m) comme les dimensions acceptées (210m) y semblent comparables à Nantes et à Rouen..

Ces considérations sont particulièrement importantes si l'on considère les contraintes de Nantes

Le cadre d'une éventuelle utilisation de Nantes comme port de croisière se voit ainsi défini, comme limité par

- La nécessité de » s'accommoder des courants de marée pour accéder en fond d'estuaire à l'étalement de courant (27 milles, 2-3 heures cependant moins que Bordeaux ou Rouen). Ceci impose une certaine vitesse, pas toujours compatible avec les courbures du chenal, ce qui peut avoir pour effet de limiter la longueur admise à 200m
- La limite de 225 m de la zone d'évitage « utile », au seul emplacement où la largeur cumulée des deux bras (espace entre rives à marée haute) est de l'ordre de 350m. (Trentemout),

Les autres navires utilisateurs majeurs de la zone d'évitage sont ceux qui fréquentent le poste de Cheviré, ou 40 entreprises font de Nantes le premier port à bois d'œuvre de France, et les postes céréaliers de Roche Maurice. L'aire d'évitage, sauf à imaginer que le Grand Port Maritime cherche à déplacer ces postes vers l'aval et se décline comme port de mer, est d'un grand intérêt stratégique. D'où la question capitale :

L'aire d'évitage pourrait-elle gagner en largeur pour autoriser des navires plus importants, et quelques en seraient les conditions économiques ?

Aujourd'hui, les navires de croisière, du fait de leur « cargaison humaine », et des autres aléas (platures rocheuses) du chenal, semblent aujourd'hui bénéficier d'une précaution supplémentaire : supérieurs à 200m, ils sont dissuadés. Aussi notre idée n'est justifiable que si les paquebots ne sont pas seuls à être concernés.

Avec un cercle élargi de 350 à 420 m, ce sont théoriquement des navires d'une longueur de 250m qui pourraient accéder, la limite restant le tirant d'eau (8m). En terme de croisières, au lieu d'un bateau maximum comme le Costa Allégra (jauge 28500t -187m, 400 cabines 800 passagers, 8 ponts), ce serait alors le Costa Classica (jauge 53000 tx - 220 m - 1300 passagers 13 ponts.) qui pourrait être admis. Son tirant d'eau, 7,80m est juste en dessous du plafond. Peux-tu essayer de simuler la venue de ce genre de navire ou serions-nous à contre-courant ?

B2. Promotion et accueil de la Place de Nantes : liens forts.

La décision d'un Armement maritime de faire escaler un paquebot ne se fonde pas seulement sur une base technique ou nautique. **Le premier critère est commercial : c'est le pouvoir d'attraction « touristique » de la Ville et de son environnement. (la carte postale = appât)**

Nantes possède un caractère historique et scénographique moyen (moins que St Malo ou Cherbourg), des attractions de qualité, mais réduites (Château des Ducs de Bretagne – Cathédrale - les Machines -) ; elle manque de monuments de prestige et son vignoble n'a pas la réputation du Bordelais ; Quand elle est reconnue au plan international, c'est souvent grâce à l'Edit de Nantes ou Jules Verne (bien que le lien JV/Nantes ne soit pas fait). Bref, tout cela est une base, mais insuffisante pour l'instant.

En utilisant les liens les plus forts, la promotion pourrait passer par :

- Nantes, capitale historique de la **Bretagne**. (Château).
- Nantes, la Ville qui lutte contre l'esclavage, celle des **Droits de l'Homme** (le Mémorial).
- Nantes, Ville Verte et Ville d'eau avec l'Erdre, la magnifique vallée de **Loire sauvage** (env. Ancenis)
- Nantes, la Ville où **l'histoire et le futur** se rencontrent. (Transbordeur, l'Île de Nantes, IRT JV).
- Nantes la Ville de **Jules Verne**, (le Musée JV, le « Manège des Mondes marins, l'Eléphant, le Vernoscope), du surréalisme, de l'impertinence (Breton, Vaché, Cambronne).

Nous sommes en plein dans le débat sur l'identité de la Ville.

Si la promotion internationale qui est faite de Nantes intègre fortement ces éléments, et avec les moyens d'organiser des visites extérieures à thèmes sur les Châteaux de la Loire, le Golfe du Morbihan, le Mont St Michel, le Futuroscope, le Vignoble, les sites de la Loire amont, etc.... la perception de la ville exploserait : on peut imaginer des scores comparables à Rouen et Bordeaux.

Pour cela une stratégie d'internationalisation de l'image de la Ville est indispensable.

Encore faut-il aussi que la « carte postale », la « découverte visuelle spontanée » de Nantes-même ne mette pas, d'emblée, en échec l'image mentale qu'on aura transmise à grand frais. C'est aujourd'hui le cas avec une arrivée quai Wilson. **L'écrin offert au navire n'est pas à la hauteur de l'image qu'on peut « vendre »....**

Tout ceci explique en partie les mauvais résultats de Nantes, et les propositions de choisir un meilleur site ne manquent pas. Dernier en date, un thème diplômant pour étudiants architectes de l'ENSA, qui a abouti à plusieurs projets que l'on peut consulter sur le site <http://www.lecourrierdelarchitecte.com/etudiant>

B3. Le meilleur emplacement ?

Il convient de bien savoir ce qu'est un programme de croisière.

- C'est d'abord un circuit maritime : **Les nuits sont en principe passées en mer, les escales courtes et diurnes**, permettant de visiter une ville à pied si possible (tourisme, shopping), avec des excursions en option (maxi 2h du port) en taxis collectifs ou autocars. Par définition – le touriste a tout payé, dont ses repas à bord – Il n'y a donc pas ou très peu à attendre des retombées hôtelières/restauration.
- Ce qui est le plus important pour les touristes à l'arrivée, c'est l'information (qui peut se faire par anticipation) incluant essentiellement une brochure multilingue et un plan.) Le contact humain dès l'arrivée est essentiel.
- Le bateau arrive donc de préférence avec une marée du matin et repart un soir : le touriste se réveille dans un nouveau site qui doit être le plus impressionnant possible ;

A Nantes, trois postes sont à considérer

B3.1. Le poste actuel, quai Wilson, reçoit annuellement 6 à 8 navires de croisière. Ce chiffre est à peu près constant depuis une quinzaine d'années. Les navires de la Marine Nationale en visite y accostent également régulièrement. Ce poste nécessite un entretien à une côte suffisante (de 6m ou plus).

Les reproches faits à ce site ont toujours été qu'il jouxte une friche industrielle et l'aire de triage RFF/SNCF – Aucun terminal d'accueil ne salue l'arrivée, qui se limite à un bagad de musique bretonne sympathique. C'est peut-être suffisant pour 6 escales, pas pour plusieurs dizaines.

Dans plusieurs années, compte tenu de la cession de terrains industriels à la SAMOA, l'environnement changera, mais il sera celui d'une grande ville moderne. Exit la carte postale. Ce n'est pas l'image « romantique et vendable » que nous avons à faire émerger. La réputation du site auprès de Compagnies est franchement mauvaise : « *elles n'apprécient pas d'amarrer les paquebots Quai Wilson au milieu d'un tas de ferrailles* » (Magazine Mer et Marine)

B3.2. Un poste Quai de la Fosse, à l'emplacement du Maillé Brézé ou à côté. Cette solution est tentante, mais supposerait le désensablage. Ceci ne serait pas forcément un problème - le sable vaut cher - mais également la consolidation, remise en état, voire la reconstruction de quais. Il y a aussi des oppositions liées à l'écologie de l'amont, qui ont fait interdire pour ce bras le maintien des cotes anciennes. L'entretien du Bras de la Madeleine, de façon à assurer le tirant d'eau, serait nécessaire, plus forcément des remorqueurs, pour une mise en place délicate des paquebots. Et les manœuvres : le bateau devrait en effet emprunter le bras de la Madeleine en marche arrière pour repartir marche avant et cap aval. Bien sûr, le désensablage s'il était autorisé, profiterait à d'autres activités (événements nautiques, éventuels lancements, autres visites de navires) mais rien de tout cela n'est précisé ou vraiment chiffrable et la charge retomberait uniquement sur la Ville, tant il est probable que le Port ne s'y intéresserait pas, faute de retombées suffisantes en matière de droits de port..

B3.3. Un nouveau poste proche de la zone d'évitage.

Il s'agit d'une récente proposition d'architectes en formation à l'ENSA de Nantes (Jury 3 « Espace de construction et art de construire » Professeur Rémy Burgaud) – le site qui leur a été indiqué se trouve sur la rive droite du fleuve face à la carrière de Miséry..

L'avantage de jouxter l'aire d'évitage du port de Nantes permet de profiter de son dragage régulier. Toutefois, le poste en question (Quai Saint Louis) empiétant fortement sur cette aire avec un ras débordoir, comme cela apparaît sur les épures, mordrait, lorsque le bateau serait présent, de 60 à 70m sur l'aire d'évitage, et encore de 20 m au moins si le poste est inoccupé. Ceci serait forcément jugé inacceptable par le Grand Port Maritime.



(projet A Terrée)

C. Le projet des Transbordés

C1. Un nouveau poste à quai pour croisières (terminal paquebots) permettant également d'élargir l'aire d'évitage pour tous les autres trafics demandeurs escalant à l'aval de Nantes.

L'idée est simple : elle consisterait à « écorner » la rive droite de la Loire formant « cap » à l'endroit indiqué sur la photo. Cet emplacement est le même qui est suggéré par les élèves de l'ENSA. Un nouveau Quai St Louis « rentrant » dans la rive (trait blanc, soit environ 250x50m élargirait l'aire d'évitage en l'absence de paquebots, et y compris en leur présence. C'est notre projet.





C2. Positionnement du nouveau quai - L'idée est résumée dans le schéma. L'aire d'évitage actuelle (env.350m dont 225m utiles) est figurée en pointillés. L'extension à 420m dont 250 utiles est un cercle plein.

L'échancrure dans la rive droite est suffisante pour des navires jusqu'à 250m, avec 50m de profondeur vers le boulevard de Cardiff, lequel est aujourd'hui à 70m du quai.)

La ligne de quai se trouverait en **retrait d'environ 75 m par rapport au projet des architectes** (50 m + 25m de ras débordoir.)

Même avec un gros navire à quai (L=30m) l'aire d'évitage gagnerait 20 mètres sur la situation actuelle.

La surface liquide gagnée par la Loire sur la terre serait de 6 à 7000 m².



C3. Des objections géologiques ?

La présence proche de la carrière de Misery suggérerait une roche dure près de l'eau. Pourtant, le *bedrock*, 150m au sud du front de taille, descend apparemment en pente raide.

Des carottages réalisés en leur temps par le BRGM, il apparaîtrait qu'aux points intéressants sur cette carte (A et G), la roche dure serait à -20m et -28m, ce qui est plutôt rassurant.

En supposant un dragage/déroctage sur 8m il s'agirait d'environ 50 000 m³ de déblais à déplacer..et peut-être la moitié de cela sur la rive gauche.

C4. Des objections écologiques et hydrographiques ?

Depuis 2004, le Groupement d'Intérêt Public GIP ESTUAIRE prend le pouls de la Loire estuarienne – Son action se poursuivra au moins jusqu'à fin 2013. Sa mission : toutes études et évaluation des fonctionnalités environnementales de l'estuaire : la « santé » biologique de l'estuaire, les vasières, les espèces, etc... Or l'une de ses préoccupations est **l'intrusion croissante de la mer dans le fleuve** qui augmente la salinité des eaux. Suite aux aménagements tout au long du XXe siècle (plus l'extraction de sables en amont, aujourd'hui interdite). Le niveau des marées basses (ligne d'eau) a été considérablement abaissé. Le lit se creuse. Le marnage (2.70m en 1903) est passé à 6 mètres.

Le lit de la Loire amont manque de sédiments . La parade est la réalisation de seuils, la réduction d'épis, mais aussi **la restauration de l'estuaire en aval** de Nantes (Plan Loire Grandeur Nature PLGN 2007-2013). La morphologie du chenal peut s'en voir affectée. Or le maître mot est « **redonner de l'espace au fleuve** ».

Un Comité Estuaire informe et propose des actions – En sont membres notamment le Port Atlantique, Nantes Métropole, la Région Pays de la Loire (présidence), le Département de Loire-Atlantique.

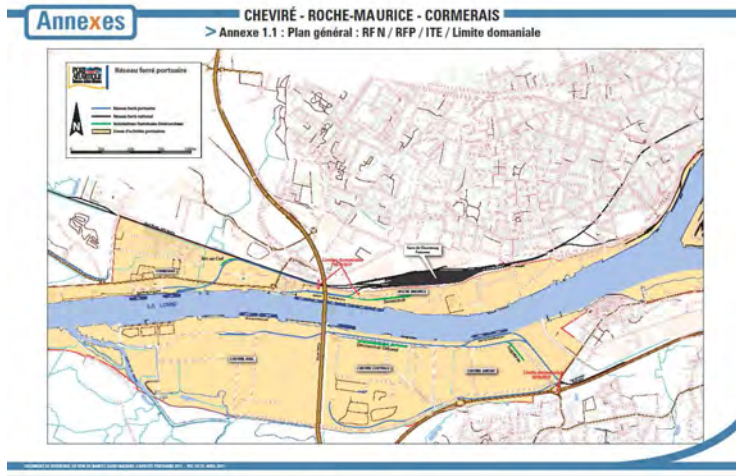
L'élargissement de la zone d'évitage (pas le creusement), tout en donnant de nouvelles chances au trafic, pourrait-il, bien que modestement, participer à cette logique tout en aidant à combler des fosses à l'amont ?

C5. Des objections liées au chenalage aval ?

La dimension de la zone d'évitage n'est pas la seule contrainte à l'admission de navires plus longs. Le chenal n'est pas rectiligne et des navires longs peuvent avoir des difficultés – non liées au tirant d'eau, mais à leurs qualités manœuvrières – pour négocier des changements de cap en amont de Donges (ex : la plature rocheuse des Brillantes). Il y a encore plusieurs changements d'alignement sensibles bien connus des pilotes.

En bref on doit admettre que le modèle n'est pas facile à élaborer ; une étude d'impact sera nécessaire.

C6. L'intérêt pour le Grand Port Maritime



La carte présentée ici (GPM) situe les principales zones d'activité portuaire voisines, dont les 2 postes de Cheviré amont (env.1,5 km O de la zone d'évitage), les 6 postes céréaliers de Roche Maurice, rive dr. (2 km env.) et les deux autres postes de Cheviré (aval du pont max 3km), soit au total une dizaine de postes à quai actifs utilisateurs de l'aire d'évitage. L'intérêt majeur du projet serait de permettre l'accueil de plus grands navires sur ces postes.

Sur l'ensemble de ce qu'on appelle le « Site amont », les 2,6 MT ayant transité se répartissent comme ci-après (2009) :

- 90 000 tonnes de bois importées
- 800 000 tonnes de céréales
- 148 000 tonnes de produits issus du recyclage (dont ferraille)
- Plus d'un million de tonnes de sable (65% du trafic total du port)
- 76 000 tonnes de vracs secs
- 248 000 tonnes de vracs liquides

Pour un tel trafic – plusieurs centaines de navires - lesquels trouveraient-ils leur profit à bénéficier de meilleurs accès ? Et ne seraient-ils pas gênés par les paquebots ? Sur ce point on peut se rassurer : même dans l'hypothèse où le trafic de croisières deviendrait assez important (ex 50 escales/an) le nouveau poste resterait inoccupé 80% du temps ; dans les autres cas, la possibilité existerait toujours de déhaler le navire vers Wilson qui deviendrait un poste *bis*, en cas de deux navires simultanés, (Bordeaux a trois postes). La spécialisation du nouveau quai ne créerait donc aucune gêne notable à la zone d'évitage.

Au plan des recettes/passagers, elle fait multiplier les droits de ports perçus pour les navires de tourisme (passagers et jauge) ainsi que les droits de port pour les tonnages induits par l'augmentation de la taille admise. On ne peut donc évaluer les droits de jauge seulement en fonction des paquebots, **mais de tous les bateaux d'un plus gros calibre** que le port serait dès lors autorisé à recevoir. Seul le GPM, qui connaît bien les tendances des marchés de fret, peut se livrer à ce calcul en faisant les hypothèses de fréquentations que permettrait l'amélioration des accès nautiques.

C7. L'intérêt pour Nantes Métropole.

En imaginant qu'au bout de cet effort, le nombre d'escales soit multiplié par 4, passant de 6 à 25 (soit égalant Saint Malo ou Bordeaux aujourd'hui) et que le nombre de touristes moyen par bateau passe de 500 à 1000, le trafic ainsi généré passerait de 3000 à 25000, soit un supplément annuel induit de $22000 \times 53 \text{ €} = 1.2 \text{ million d'Euros}$ dépensés dans la ville.

Peut-on par ailleurs espérer que l'extension de le ZE (env.20m sur la rive gauche) permettrait un autodragage plus efficace dans le port de plaisance envasé de Trentemoult, à Rezé ? N'oublions pas que si le rayon du cercle s'agrandit de 20%, la colonne d'eau au confluent augmente, elle, de 44% ; Au préalable, une modélisation devrait être faite, qui pourrait également inclure le quai Wilson et le quai des Antilles..

S'il était prouvé que l'extension de l'aire d'évitage profite aussi à la rive gauche, le port de plaisance de Trentemoult pourrait être agrandi vers l'amont puisque la place existe.

Toutes ces adaptations

- Contribueront forcément à la perception internationale de notre Métropole, à son image, au développement du tourisme qui devient une priorité dans cet espace.
- Resserreront les liens entre les composantes portuaires de la Ville, du port, entre l'aval et l'amont.
- Répondront aux attentes des riverains en ce qu'ils pourront cimenter entre eux – et par extension entre tous les Nantais - un certain sentiment d'appartenance. Un avantage patent est aussi inclus dans ce qui suit.

D. Cohérence avec l'accompagnement urbanistique et architectural

D1 : La nouvelle donne d'aménagement Chantenay/ Sainte Anne.



La Ville de Nantes a récemment annoncé (*Nantes Passion* N°216, sept 2011) qu'elle avait conclu l'achat d'un terrain de 3 hectares, autrefois propriété des religieuses « Oblates » - Ce futur parc domine la Loire entre Chantenay et la butte Ste Anne. Nantes-Passion : « *Il permettra une promenade continue vers le Musée Jules Verne en passant par le square Maurice Schwob* ». Dans ces circonstances, il semble impossible que l'aménagement de la carrière de Misery, qui attend depuis plus de trente ans, soit longtemps négligé ou différé. Il est d'ailleurs précisé dans le texte : « **au cours du prochain mandat** ».

Le site de la Ville de Nantes <http://www.nantes.fr/site/nantesfr/bas-chantenay> ajoute ceci :

Urbanisme / Habitat Bas-Chantenay

Les quartiers en rénovation

Le Bas-Chantenay à l'aube d'une mutation Site historique, industriel et populaire, situé entre la butte Sainte-Anne et la Loire, le quartier dit du Bas Chantenay présente des éléments remarquables : carrière de Miséry, promontoire de Sainte-Anne, parc des Oblates, site de la cale Crucy. Ce secteur est amené à se transformer sous la pression urbaine et le développement des espaces résidentiels et commerciaux dans le cadre d'un développement public maîtrisé.

Plusieurs projets posent les bases d'une démarche globale engagée par la Ville pour trouver le meilleur équilibre entre usages actuels et futurs de ce quartier : une nouvelle activité pour l'actuel site de l'usine Armor, un projet de parc urbain sur le site des Oblates, des constructions neuves, un programme de réhabilitation de logements insalubres (OPAH Chantenay - rue de la Montagne), des équipements publics, la reconquête des rives de Loire grâce à de nouveaux cheminements. **Sur ce secteur, au cours du prochain mandat, plusieurs opérations vont voir le jour.**

D2 Cohérence avec le projet de franchissement du Bras de la Madeleine : le Transbordeur

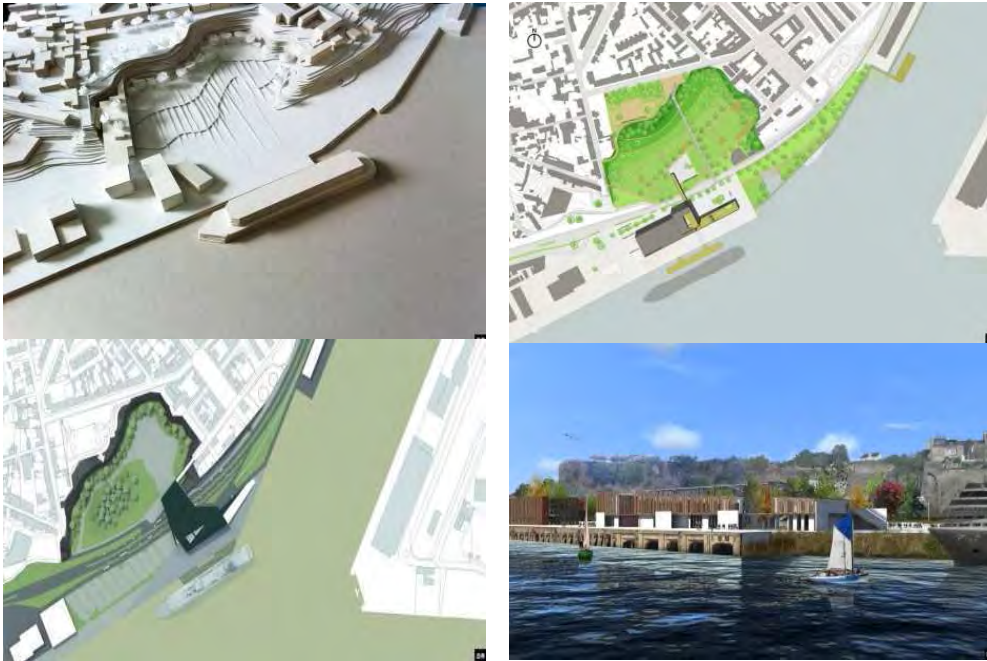
Une étude de Nantes-Métropole est en cours – Le parti pris par « Les Transbordés » est celui d'un pont à transbordeur, quelque 500m en amont de la pointe de l'île de Nantes – Vu du paquebot, du seul point de vue esthétique cet ouvrage d'art sera impressionnant, enserrant le quai de la fosse et la ville comme une porte. L'arrivée, de nuit comme de jour, sera magique.



D3 Des architectes voient sur ce site un « terminal pour paquebots ».

Comme ceci a déjà été évoqué, le site a été récemment l'objet d'un concours d'idées pour un diplôme d'architecte à l'Ecole d'Architecture de Nantes (ENSAN – Cycle master UE 81-UE 101) – Nous avons relevé cinq projets différents et contacté trois auteurs, MM S.Le Marhadour et F. Chavignaud, Mme Cattino – Tous ont en commun le parti d'utiliser le Quai St Louis et la friche dite « carrière de Miséry » en passant partiellement au dessus du Bd de Cardiff/Quai M. d'Aiguillon.

La « carrière » est un espace disponible ouvert (Alt.6m) sur 150 m environ, d'une profondeur variable de 70 à 100m autrefois utilisé par la « Brasserie de la Meuse », et que surplombe, 25 m plus haut, un square « Maurice Schwob » existant (alt.31m). Sur cet espace, les projets proposent des utilisations résumées ici par les épures. (v.aussi p.4) :



de g à dr et bas en haut Projets Chavignaud, Terrée, Le Marhadour, Cattino.

Les suggestions de ces étudiants pour la transformation du site sont publiées sur le site du *Courrier de l'Architecte*. Les descriptifs, souvent poétiques, insistent sur le lien entre la ville, la Loire, la nature, et sur l'esthétique – Les conditions nautiques sont tenues pour acquises et les besoins d'un terminal assez sommairement exposés, comme l'indique la « feuille de route » .

Le projet : « Le Terminal paquebot » est une gare maritime. ...on y trouve l'essentiel des caractères de la « gare » avec l'imaginaire qui s'y rattache....Facteur de développement, il est aussi un lieu d'animation pour les Nantais. Notre premier objet, c'est la mise en relation de ce paquebot avec la Ville. Le hall est symbolique de l'accueil principal. C'est un lieu de distribution, d'attente, de transit, de rêve. On y retrouvera **commerces et services** ; il donne accès aux **salons, aux restaurants et aux espaces de loisirs** associés à l'escale. Depuis ces lieux, on tirera partie des vues sur Nantes et la Loire.

Le site proposé : Un long quai de 200 mètres existe, où viendront s'amarrer les paquebots. Les constructions existantes gênantes seront détruites et le parking à l'est du quai réorganisé et affecté au terminal.

Le site d'implantation s'inscrit dans une scénographie urbaine : il joue un rôle particulier dans le fonctionnement et la perception de l'ensemble de la ville.

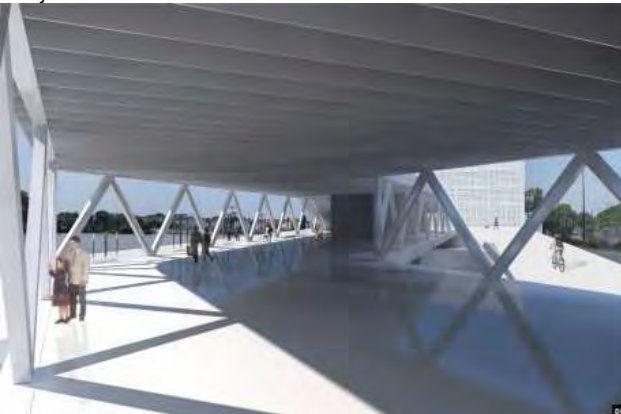
A l'appui de ces textes, quelques images des projets (voir aussi www.lecourrierdelarchitecte.com/)



Projet A. Terrée



Projet Le Marhadour



Projet Chavignaud



Projet Cattino

Par rapport à ce qui suit, on pourra juger du caractère ambitieux des propositions... Ce sont des architectes, donc ils voient grand. On se demande s'il n'y a pas parfois confusion entre un terminal ferry (qui embarque et dépose des centaines de voitures) et un bateau de croisière (une grande partie des passagers sont emmenés en autocars.). Mais il est clair, à la lecture des textes, qu'une activité extérieure non définie (espaces de loisir ?) devrait s'ajouter à l'utilisation propre du terminal.
 site <http://www.lecourrierdelarchitecte.com/etudiant>

E. Les besoins réels et la nécessité d'une activité complémentaire

E1. Besoins réels d'un terminal : nécessité d'un complément.

La revue des terminaux existants relèvera de l'étude – Pour un petit nombre d'escales de navires modestes, comme à Nantes, on se passe de tout, sauf d'un parking pour une douzaine d'autocars et une cinquantaine de voitures, un peu de musique sur le quai, quelques fleurs, un petit guide de la ville....

Pour un grand nombre de plus gros paquebots (plusieurs centaines/an), il est bon de disposer de passerelles d'accès (dont spéciales handicapés !) permettant aux touristes d'arriver en masse dans un hall d'accueil, puis de se répartir entre cars et taxis, etc.... Des services intermittents, aussi : bagagerie, bureau de change, douanes, police des frontières, sécurité. Le croisiériste, qui ne passe que quelques heures à terre, file comme l'éclair ... Les services au navire peuvent être légers (avitaillement, dont eau potable, évacuation des déchets, eaux usées etc.) ou complets à terme (cas d'une tête de ligne qui ne peut être exclue.)

Parfois - la plupart des terminaux se trouvant proches de la ville - c'est l'occasion d'y adjoindre une galerie commerciale, avec des boutiques, que l'on jumèle avec des besoins ressentis dans l'environnement urbain. Pour installer ces commerces, à Nantes, on peut faire miroiter la visite d'un bateau hebdomadaire, mais ce ne sera pas

avant longtemps le cas ; **les commerçants ne viendront donc que si une véritable attraction complémentaire** est proposée à des **visiteurs autres que les passagers**. Cela peut être une galerie marchande ou une attraction spécifique (suggérée « de loisir »)..

E2. Centre commercial ou de loisirs ? Espace autour de Jules Verne ? Le Vernoscope ?

Certaines croisières visitant Nantes attirent vers ce port avec un mot-clé : les Châteaux de la Loire. Avec un petit musée et une plaque sur sa maison natale, Jules Verne n'est pas encore un thème.

Le nom du plus illustre des Nantais, le seul qui ait vraiment une aura internationale, est cité plus haut à propos de l'ensemble prévu sur Chantenay-Ste Anne, car le musée Jules Verne est juste à côté. Ce bâtiment n'est pas extensible et suffit seulement à évoquer l'écrivain. Dans un article paru dans *Place Publique* (mai 2011 n°27), et dans une communication au Conseil de Développement de Nantes-Métropole, j'ai insisté sur l'intérêt de disposer, à Nantes, d'un espace ludique et scientifique, s'adressant essentiellement à la jeunesse, que j'ai intitulé Vernoscope. (télécharger sur www.nantes-citoyennete.com)

Un tel outil prolongerait les efforts de Yannick Guin, Vice-président de Nantes Métropole chargé de l'Enseignement Supérieur et la Recherche, pour promouvoir la culture scientifique. Relié au musée, il pourrait être le complément idéal au terminal. La fréquentation de ce Vernoscope, liée aux autres points forts de la zone (Eléphant, Mémorial, Manège, Musées, Transbordeur) pourrait concerner des chiffres importants (à l'horizon 2020, dépassant 500 000) alors que la croisière, même si le nombre des escales atteignait 50, n'apporterait que 50 000 visiteurs).

Conclusion

L'actuelle insuffisance ou incapacité de Nantes à attirer des navires de croisière est connue. Dernier grand port de France dans ce domaine, il ne peut se rétablir sans travailler sérieusement et en concomitance sur trois axes :

- **L'amélioration de la qualité nautique (accès) de notre port.**
- **La promotion de l'image de Nantes, de la Loire, de ses événements organisés.**
- **La proposition d'un cadre d'accueil visuellement décent et symbolique.**

Ces investissements sont le prix à payer pour assurer à Nantes une place digne en tant qu'escale.

Sans faire un procès d'intentions au Grand Port Maritime, force est de reconnaître que le système des taxes portuaires favorise plus les tonnages que les personnes, le tourisme ou l'animation. Une Métropole, elle, raisonne plus en fonction de la valeur ajoutée, des effets induits.

- Le marché européen est porteur avec une croissance à deux chiffres. La fréquentation de la Côte Atlantique connaît un regain d'intérêt que Nantes ne peut ignorer ni boudier, mais accompagner.
- Grace à l'effort préconisé, aucune raison, hormis les limites nautiques ou écologiques, ne devrait empêcher le Port de Nantes d'accueillir un bien plus grand nombre de navires de croisière.
- L'originalité de la proposition est qu'elle permet un élargissement notable de la zone d'évitage sans que cela ne représente ensuite, pour le poste lui-même, un important supplément de coût en entretien.
- L'effet sur les trafics commerciaux du site amont du grand Port Maritime (2,6Mt), apporte une plus-value aux postes de Cheviré et de Roche Maurice ; il devrait être calculé par le Grand Port Maritime.
- L'autodragage du port de plaisance de Trentemoult pourrait s'en trouver amélioré. Si cela était vérifié, cet espace pourrait être agrandi.
- Dans le cadre d'une restructuration de l'espace urbain entre Sainte Anne et Chantenay, le Terminal peut devenir un pôle d'attraction notable surtout si une structure extérieure lui est adjointe : nous proposons le *Vernoscope*, autre idée des Transbordés. Les parkings nécessaires pour le terminal s'en verraient justifiés, ainsi que le prolongement de la ligne 5 sur Chantenay et l'aménagement de la carrière de Miséry..
- Les réalisations et projets autour de l'Île de Nantes/Ouest, dont le Pont à Transbordeur, s'en voient consolidés économiquement. On peut voir naître autour de ces lieux prolongés par le Quai de la Fosse jusqu'à l'Île Feydeau vers l'Est et englobant l'Ouest de l'Île de Nantes, tout un *Parcours Vernien* cohérent.
- L'effet d'image peut-être exceptionnel pour les Nantais comme pour les visiteurs.

Yves Lainé 24 sept 2011

