

CONTRIBUTION INTERNET

Né en 1937 à Nantes - Audencia/Langues'o - Ecrivain. Carrière commerciale internationale à Air France, en Allemagne, Belgique, USA, Indonésie, puis directeur commercial du Port Autonome de Nantes St Nazaire, enfin directeur commercial de Brittany Ferries (Espagne, Gr.Bretagne, Irlande). Membre du Conseil de Développement de Nantes-Métropole et du Conseil Culturel de Bretagne. Président de l'association « Les Transbordés »

**Yves LAINE**

Président de l'Association "Les transbordés"
CONSEIL DE DEVELOPPEMENT NANTES METROPOLE

Né en 1944. Polytechnique (X65) et ing. Civil Mines Paris (70). Carrière à divers niveaux de responsabilités au sein de Gaz de France (Nancy, Paris, Essen), Alstom acb (Nantes), Aérospatiale (Toulouse) et DCNS (Brest, Paris et Nantes-Indret). Membre du Conseil de Développement de Nantes-Métropole. Secrétaire de l'association "Les Transbordés"

**Yvon BEZIE**

CONSEIL DE DEVELOPPEMENT NANTES METROPOLE

Né en 1936 - Agrégé de géographie, spécialiste de la géographie sociale et rurale. Professeur émérite à l'Université de Nantes. Ancien directeur de la revue « Cahiers Nantais ». Ancien conseiller à la DATAR. Membre correspondant de l'Académie d'Agriculture. Rapporteur général du Conseil de Développement de Nantes-Métropole.

**Jean RENARD**

CONSEIL DE DEVELOPPEMENT NANTES METROPOLE

Manoel Dialinas. Né en 1947. Ecole Nationale Supérieure de Mécanique de Nantes (1971) - Ingénieur de recherche 1ère classe CNRS. Responsable projet en ingénierie de grands équipements. Scientifiques. Membre du Conseil de Développement de Nantes-Métropole.

**Manoel DIALINAS**

CONSEIL DE DEVELOPPEMENT NANTES METROPOLE

Géographe . Professeur émérite à l'Université de Nantes. Directeur de thèses et de publications sur l'aménagement de Nantes et l'intégration de l'eau dans la Ville (Nantes la Bleue). Membre actif de la Maison des Hommes et des Techniques, la Maison des Sciences de l'Homme Ange Guépin et du Collectif des associations du patrimoine industriel et portuaire - Membre du Conseil de Développement de Nantes-Métropole.

**Jean Pierre PEYON**

CONSEIL DE DEVELOPPEMENT NANTES METROPOLE

NANTES-PORT-METROPOLE - PERSPECTIVE 2030

Les fleuves sont des voies privilégiées d'invasion et d'échanges ; pour contrôler ces menaces et ces flux, les premiers sites où pouvaient s'installer des passeurs, puis des ponts, furent très tôt bénies des Dieux. Ils devinrent des cités. Puis s'installèrent les industries et activités diverses. La logique, qui semblait immuable, fut pourtant récemment battue en brèche

NANTES-PORT AND METROPOLIS - PERSPECTIVE TO 2030

Rivers are special ways of invasion and exchanges. In order to control all these threats or flows, the first upstream sites to settle down, were the ones where boatmen offered crossings, where later bridges could be built. The Gods blessed these places and they became cities. Then, industries would settle down, and plenty of miscellaneous activities. That

NANTES-PUERTO Y METROPOLIS - PERSPECTIVA 2030

Los ríos son vías de invasión y de intercambios. Para controlar estas amenazas o flujos, los primeros sitios elegidos fueron, lo mas temprano posible, donde podían instalarse barqueros, luego puentes. Esos sitios han sido bendichos por Dioses y volverán ciudades. Luego se instalaron las industrias y las actividades diversas. La lógica, que parecía

avec le gigantisme des navires, d'une part, la mondialisation d'autre part. De nombreux ports actifs sont ainsi devenus des friches depuis la deuxième moitié du XXe siècle. Aujourd'hui, le pétrole cher et bientôt rare, puis les contraintes environnementales remettent en cause l'expansion routière et la croissance du fret aérien. Partout où c'est possible, il faudra composer avec la nature, jouer avec le multimodal, le fluvial, le fluvio-maritime, le fer, les "autoroutes de la mer". Les ports de fond d'estuaire redeviennent pertinents : la tendance est bien assise dans les pays les plus denses, elle s'amorce en France.

Un autre moyen d'utiliser les estuaires et les fleuves sera les loisirs. Les croisières maritimes, marché très porteur, s'intéressent aux fonds d'estuaires historiques quand les ponts bas ne les ont pas rendus inaccessibles ; les croisières fluviales ne sont pas forcément réservées au Rhin, au Danube ou au Nil ; la plaisance, le sport, les évènements nautiques, les fêtes, sont d'autres possibilités de rendre un fleuve attractif.

« Les Nantais conservent le goût du large ». La preuve en a été donnée : les attentes citoyennes vont dans ce sens et la Ville de Nantes se flatte de savoir les écouter. On connaît les craintes et les contraintes qui s'attachent à une telle ambition. Pourtant elles sont à la mesure d'un large défi, celui d'un « Port Jules Verne » dans le pays natal du grand écrivain visionnaire. La logique n'est plus seulement la tonne de jauge ou tonne transportée, c'est la valeur ajoutée et l'attractivité internationale, porteuse de symboles, comme celui du pont à transbordeur et tout ce qui va avec.

logic, that seemed unchangeable, was nevertheless recently demolished with globalization, the gigantic size of ships. From the second half of the XXth century, many a active port turned to a wasteland. These days, expensive oil and environmental concerns lead us to question road monopolies: Anywhere if possible, we will have to compose with nature, the multimodal logistics, coastal and shortsea trade, river, railroad and road. This trend is already ascertained in the densest countries, and now emerges in France.
Another use of estuaries and rivers will be leisure. Maritime cruises, a buoying market, are not only aiming for giant ships cruising in the Mediterranean or Caribbean seas. They are keen of historic estuaries whenever low bridges do not make their access impossible ; river cruises are not necessarily reserved to the Rhine, the Danube or the Nile; Pleasure sailing, nautical sports, events, are additional possibilities of making a city attractive.
" The Nantais still keep the taste of wide open seas ". The proof was given: the expectations of citizens follow that direction. And our City's dignitaries boast they know how to listen to them. Of course we have examined the fears and constraints which are attached to such an ambition. And the stake is that of a wide challenge, that of the " Port Jules Verne " in the big visionary writer's birthplace itself. The logic is not only the tonnage or the weight carried, it is more the added value, the international awareness and attractiveness, that carries symbols, as that of a third generation transporter bridge.

inmutable, fue batida en brecha con el gigantismo de los buques y la globalización. Muchos puertos activos se hicieron unos baldíos en el curso de la segunda mitad del siglo XX.

Hoy, con el petróleo caro y las preocupaciones medioambientales se cuestiona el solo desarrollo de carreteras. Cuando es posible, habrá que arreglarse con la naturaleza, jugar con el multimodal, el fluvial, el fluvio-marítimo, ferrocarriles. La tendencia, bien fundada en los países más densos, empieza en Francia.

Otro medio de utilizar los estuarios y los ríos será el ocio. Los cruceros marítimos, un mercado muy portador, se interesan por los fondos de estuarios históricos, cada vez que puentes bajos no las devolvieron.

Los cruceros fluviales tan poco no son reservados al Rin, al Danubio o al Nilo; el recreo, el deporte, los eventos y fiestas náuticas, son otras posibilidades de devolver una ciudad atractiva. «Los Nantenses conservan el gusto del ancho».

La prueba ha sido dada : las esperadas ciudadanas van en este sentido. Los dignitarios de nuestra ciudad se jactan de saber escucharlos. Nosotros sabemos los temores y las limitaciones de un tal ambición. Sin embargo están en la medida de un desafío ancho, el del " Puerto Julio Verne " en el país natal del gran escritor visionario mismo. La lógica no es solamente la cabida del buque o la tonelada transportada, es más el valor añadido y la atractividad internacional, la portadora de símbolos, como el puente colgante en proyecto a Nantes.



Projet de territoire à l'horizon 2030

Pour la Métropole-Port



Yves Lainé
Yvon Bezie
Manoel Dialinas
Jean Renard
Jean-Pierre Peyon

Contribution
Collective

Juin 2012

Préambule

Ne pas oublier les fondamentaux

La localisation des villes ne doit rien au hasard. Elle est généralement due à une spécificité géographique. Hambourg, Londres, Montréal, Rouen ou Southampton, sont des ports de fond d'estuaire. Pour l'avoir oublié, Bordeaux a connu une longue période de stagnation, sinon de régression. Or, la "maritimisation" est un processus économique d'ampleur qui joue à l'échelle du globe.

"Ni tout à fait terrienne, ni tout à fait maritime, ni chair, ni poisson", comme l'a écrit Julien Gracq. Nantes-Métropole est une ville-pont, une ville-port, au fond d'un estuaire. Pourtant, elle n'a pas encore relevé le défi de l'eau qui la traverse sur plus de 15 kilomètres.

Cette préoccupation était celle du Président Jean-Joseph Régent : il est juste qu'elle soit aujourd'hui la nôtre.

Nantes fut premier port de France au XVIII^e siècle. Autour des activités du fleuve et du port, en 150 ans, un tissu industriel dense et diversifié s'est peu à peu constitué : raffineries, métallurgie, conserveries, biscuiteries, construction navale, ferroviaire, aéronautique, industries mécaniques, agroalimentaires, matériaux composites, activités de services et de logistique aussi.

Au delà des apparences, le port et l'estuaire restent le poumon de la ville. Selon l'Institut supérieur d'économie maritime, 15 000 emplois en dépendent directement.

Les grandes tendances

Les carburants pétroliers pourraient disparaître progressivement. Pourtant, sur les routes, les motorisations alternatives ne sont ni prêtées ni compétitives. Si les transports fluvio-maritime et fluvial apparaissent comme des solutions d'avenir et redécollent en Europe, c'est tout simplement parce qu'ils sont les moins énergivores. De plus, par rapport au mode routier, le fluvial divise par 4 les émissions de CO₂.

Le fluvio-maritime en embuscade

Le cabotage fluvial et fluvio-maritime sont donc des opportunités du XXI^e siècle. De nombreux hinterlands portuaires peuvent déjà éviter des congestions qui auraient été insupportables sur les réseaux terrestres. La Seine en profite déjà largement. Le Rhône et la Saône changeront de dimension dès leur connexion à la Moselle (2025-2030). Entre 2002 et 2009 le trafic fluvial conteneurisé français a doublé. Le lien avec le système rhénan établi, il restera... la Loire.

Le rapport livré en 2009 par Aménagement Transport Logistique, formule déjà des recommandations. Et de nouvelles solutions logistiques fluvial/terrestre émergent (ex : « Vert chez Vous », livraison de colis au cœur de Paris.). Tout cela suggère une plate-forme intermodale de communication mer-air-ferroviaire-route.

Le marché porteur de la croisière

Le tourisme se développe dans les estuaires et sur les fleuves. Bordeaux et Rouen investissent avec succès et voient les croisières se développer. Les « petits paquebots » (50 à 300 passagers), tradition-

nels de 10 à 20 ans d'âge (1000 à 2000), navires d'exploration côtière, à thèmes, grands voiliers, ont de beaux jours devant eux. Nantes, au prix de quelque effort, peut les accueillir et doit s'y intéresser.

La plaisance : le retour

Les derniers chiffres de l'industrie nautique en France marquent le retour à la croissance ; le nombre de permis « plaisance » délivrés ces deux dernières années confirme l'intérêt des français pour la pratique nautique. (Loire Atlantique x 2.8 - France x 1.6). Le problème reste la place dans les ports et la promotion de nouveaux horizons.

La prise de conscience : fait nouveau

Le discours officiel nantais du XX^e siècle s'apparentait à la négation de l'esprit aquatique/maritime de la Métropole ; progressivement, il s'infléchit avec le Navibus, le St Michel II, la Solidaire du Chocolat, le Nantilus, le Belem, les grues, le nouveau ponton plaisance. Autant de preuves d'ouverture au large....

Des ambitions à conforter

Il faut développer les postes maritimes existants à l'aval de la Ville (Cheviré/Roche Maurice) en complément de ceux de la zone Donges-Montoir-St Nazaire ; il faut aussi développer un trafic de conteneurs sur Cheviré.

Nous devons nous donner pour objectif de faire monter des navires de 250 m de long en élargissant l'aire d'évitage. Il est important de faire de Nantes-Ville une plateforme plus liée au fluvial et au cabotage fluvio-maritime (Pirmil), au tourisme et au sport (Madeleine).

Le concept de port Jules Verne, développé par l'association "Les Transbordés", avec le Transbordeur garantissant le tirant d'air, est une nouvelle composante de l'attractivité et de l'image.

Il faut donc poser, entre autres, les bonnes questions pour 2030 :

- Naviguer de nouveau sur la Loire jusqu'à Angers ? Quels bateaux ? Conteneurs ? Tourisme ?
- Développer les escales de croisières maritimes ?
- Des produits touristiques de rêve sur la Loire amont comme sur l'Erdre ?
- Des investisseurs locaux rachetant des armateurs de triste mémoire ?
- La belle plaisance au cœur de la Ville ?

- ▶ Des constructions navales adaptées dans les formes qui subsistent ou seraient à créer ?
- ▶ Des rassemblements de vieux gréements, comme à Rouen, des prologues ou départs de courses comme à Brest ?

Le territoire nantais doit rester accessible aux navires dont la taille augmente régulièrement. On ne peut commettre l'irréparable comme de construire un pont bas sur ou en aval de la pointe de l'Île de Nantes. La volonté de changement et d'innovation ne devrait pas conduire à confondre ancien et obsolète.

L'important aujourd'hui, est de pérenniser et d'améliorer la zone d'évitage de Trentemoult, pour que Nantes reste un port de fond d'estuaire, et de ne pas autoriser d'aménagements rendant impossible les trafics envisageables en amont de Nantes, alors qu'apparaît une demande pour les marchandises lourdes et/ou dangereuses, tout comme pour les conteneurs.

Il faut également capitaliser sur l'image de la Métropole, dont le port peut, au-delà d'une vitrine historique et esthétique, exprimer ses composantes technologique, industrielle, moderne, voire futuriste.

Craintes... mais aussi opportunités

L'envol du coût des carburants, crainte ou chance ?

Il peut freiner la croisière comme le motonautisme, mais les transports routiers et aériens seront encore plus pénalisés. Des alternatives sont en gestation (moteurs électriques, hydrogène, propulsions hybrides, carburants à base de micro-algues) – Une R&D sur les moteurs marins moins énergivores (DCNS) peut participer à notre compétitivité industrielle.

Le gigantisme des paquebots.

Notre clientèle n'est pas celle dite du «farniente-Caraïbes» mais plutôt celle de la "découverte-culture-Europe". C'est un débat qui s'apparente au choix : "Tourisme en Bretagne ou sur la Costa Brava ?".

Notre espace n'est pas celui des paquebots géants, mais celui des navires à taille humaine. Les marchés évoluent, se développent, se diversifient géographiquement, d'autant plus que les "printemps arabes" ont réduit l'offre en Méditerranée.

La « saison » est courte en Atlantique.

C'est une vraie question, mais la saison est aussi courte en Baltique et dans les fjords norvégiens. L'équilibre économique consiste donc à trouver des produits de basse saison sous des cieux plus cléments.

Le manque d'intérêt de l'arrière-pays nantais.

L'éloignement d' « attractions » de valeur internationale confirmée peut inquiéter, car les escales se font nécessairement entre deux marées. Pour les Châteaux de la Loire, il n'y a pas de port vraiment mieux placé et l'escale pourrait être allongée ; pour Carnac et le Mont Saint Michel, Brest, Lorient ou St Malo seront préférés.

Cependant, la pertinence du patrimoine nanto-nazairien (les vins du sud-Loire, l'Erdre, La Brière, La Baule, le Château des ducs de Bretagne, le Transbordeur, le tourisme industriel, STX, Airbus, l'IRT Jules Verne ...) mériterait d'être examinée de plus près.

La carte postale présentée est perfectible. L'image bouge déjà, si l'on imagine le Transbordeur, plus un équipement Vernien de qualité, le centre européen Audubon, l'Ile-modèle de Nantes.

Les mutations à venir

Aujourd’hui, la ville portuaire doit concilier une stratégie mondiale de développement de nœuds de communication intercontinentale, une stratégie régionale de distribution fine, rapide et souple, et une stratégie locale de réappropriation des friches.

Il est rare que la déconnexion entre ville et port soit totale et concomitante à ces trois niveaux, et de la capacité de passer d’un niveau à l’autre dépend la continuité des cohésions économique, sociale et culturelle.

La localisation en fond d’estuaire, qui pourrait être une contrainte par rapport aux ports côtiers, représente un atout économique dans un contexte d’augmentation du coût des carburants : elle permet de prolonger le transport maritime sur le parcours le plus long. En amenant le navire à l’intérieur des terres, les coûts de pré- et post-acheminement sont réduits ; une économie sur le transport terrestre est réalisée : Celle-ci profite au chargeur, mais aussi aux consommateurs.

Le thème de l’eau se décline désormais dans le domaine de l’écologie : les énergies nouvelles, dont celles de la mer et des fleuves sont des sujets pertinents et mobilisateurs qui peuvent être présentés sur place et validées à l’International.

Le repositionnement d’une « Métropole-port » peut s’aider de nos talents, de nos mémoires, de nos projets. Par exemple Jules Verne ou Audubon peuvent, internationalement parlant, donner à Nantes une attractivité spécifique et unique en France.



Projet de territoire à l'horizon 2030

Pour la métropole-port

Conseil de développement de Nantes métropole
Tour Bretagne - 44000 Nantes - 02 40 99 49 36
conseildeveloppement@nantes-citoyennete.com
www.nantes-citoyennete.com

Juin 2012



Le nouveau pont transbordeur de Nantes.

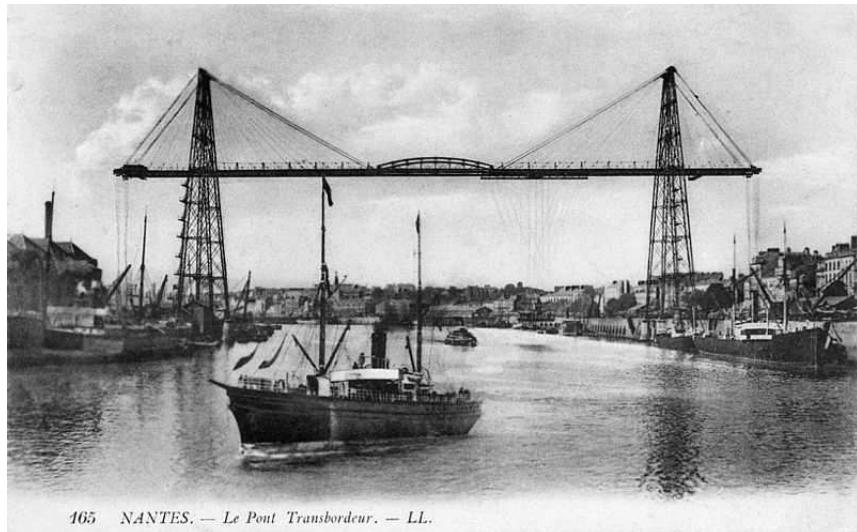
Comment l'audace nantaise métamorphose la mémoire !

La mémoire

« Il en va de certains monuments disparus comme de ces membres fantômes qui, après une amputation, continuent parfois à se manifester au travers de troublantes sensations. Le pont transbordeur est de ceux-là.

Son imposante structure métallique évidée, au graphisme épuré, s'est à ce point imprimé dans la mémoire des Nantais qu'elle enveloppe encore leur regard sur la ville et ravive, jusque dans son absence, les souvenirs d'un port qui a dérivé vers l'aval.

Prouesse technique dépassant l'antagonisme séculaire entre pont et navigation maritime, puissant révélateur des aspirations d'une cité qui s'est longtemps identifiée à son port, sa destruction après seulement un demi-siècle d'existence l'a élevé au rang d'icône de la mémoire collective nantaise. »



Pont transbordeur de Ferdinand Arnodin à Nantes 1903-1958

L'empreinte du pont transbordeur de Ferdinand Arnodin

- « Du tablier, entre ciel et terre, entre griserie et vertige, la vue embrassait de façon panoramique tout le site nantais. L'ouvrage était un belvédère exceptionnel.
- La vie du port était rythmée par le va-et-vient de la nacelle « sorte de rue qui roule au dessus du fleuve avec la vitesse d'un cheval au trot... » (F. Arnodin).
- La greffe de cet objet technique sur le corps urbain avait réussi bien au-delà de la simple réponse apportée au franchissement de la passe fluvio-maritime :
 - o Il mettait en scène le spectacle portuaire par un effet de « cadrage »
 - o Il rassemblait et unifiait la ville et son port
 - o Il matérialisait à sa façon le grand rêve maritime de Nantes : cette « porte du large » permet à Nantes d'accéder – à l'époque – au « club très fermé des ports de mer » (Julien Gracq – La forme d'une ville) »

« Le transbordeur a acquis une stature mythique. Pour une cité durablement façonnée par l'imaginaire maritime, il réunit dans l'arche de la mémoire collective passé portuaire et passé ouvrier. Et sur l'horizon d'absence ouvert par son souvenir se dessine, entre rêve et réalité, la mouvante identité d'une ville. » « ... » Extraits de la brochure d'André Péron « le pont transbordeur de Nantes » Edition musée d'Histoire de Nantes en partenariat avec les Editions Gallimard

Le futur...



Nantes est une ville audacieuse en matière culturelle mais aussi, et depuis longtemps, dans le domaine des transports. « Allumée », unique, elle cultive sa différence et son originalité.

Mais Nantes est aussi une ville qui se cherche, qui doute d'elle-même. Quelles sont ses racines, quelle est son âme ? Est-elle encore maritime ?

En lançant une étude sur les franchissements, le Maire a rejoint ce questionnement en souhaitant un ouvrage qui, au-delà des fonctionnalités d'un franchissement, « participe à l'imaginaire nantais, corresponde à l'âme de Nantes, touche son cœur parce que cela fait partie de la richesse de la Ville ». Il a formulé le vœu d'un « projet beau, attractif, séduisant, efficace ».

Le nouveau pont transbordeur de l'architecte Paul Poirier répond totalement à ces souhaits car c'est un ouvrage à multiples facettes :

- Il sera d'abord un maillon structurant pour le plan de déplacement urbain du cœur de Ville, en phase avec les choix communautaires privilégiant les circulations douces, les transports à haut niveau de service (Chronobus ou Busway) et l'éloignement du tout-voiture.
- Il participera à la mobilité durable en privilégiant les circulations à faible empreinte écologique et en visant l'autonomie énergétique par l'utilisation de technologies adaptées (panneaux photovoltaïques, éoliennes...). Il sera lui-même un mode de transport exemplaire.
- Il sera une vitrine technologique du XXIème siècle pour les matériaux et équipements mis en œuvre par les industriels et laboratoires de recherche de la Région dans les secteurs BTP, aéronautique, construction navale et énergies renouvelables. Il se conjuguera parfaitement avec les ambitions du pôle de compétitivité EMC2 et de l'IRT Jules Verne.
- Porteur de l'identité urbaine, il sera un ouvrage vivant, dynamique dans l'espace et dans le paysage : entrée de la ville, ouverture sur la mer, trait d'union entre les rives. Pour Nantes, il sera le lien qui réconcilie la mémoire et la modernité. Il fera renaître le « logo » historique et familier qui « dit » la ville, ce qu'elle est et ce qu'elle aime. Il sera un portail menant à de nouveaux « voyages extraordinaires », réels et virtuels, pour les Jules Verne du 21^e siècle.
- Comme icône de Nantes, il viendra démultiplier l'attractivité internationale de Nantes. Grâce aux ascenseurs panoramiques, à sa rue aérienne, à son restaurant d'altitude, aux spectacles diurnes et nocturnes dont il sera le décor et l'acteur, ce lieu s'imposera comme pôle majeur de l'attractivité touristique de la Ville et de la Région. La promenade offerte au-dessus de la Loire et de la Ville deviendra un « must incontournable ».

Quelques caractéristiques

- Implantation : sur le bras de la Madeleine, un peu en aval de la gare maritime, au cœur de la zone d'aménagement touristique à l'ouest de l'Île de Nantes
- Deux pylônes « transparents », avec une armature rappelant le gréement de grands navires, s'élevant à 100m du sol, terminés par deux plates-formes d'observation.
- Une nacelle de 30m de long, 15m de large, pouvant accueillir les piétons, 2 roues, bus et véhicules individuels ou utilitaires. Cadence de rotation jusqu'à 3mn en période de pointe. « Gares » de chaque côté facilitant l'accès rapide à la nacelle de tous les piétons, engins et véhicules.
- Quatre ascenseurs panoramiques permettant un accès à la « rue aérienne », entourés d'escaliers en colimaçon.
- La passerelle à 60m d'altitude, véritable « rue aérienne » piétonne, de 260m de long et 14m de large, en grande partie couverte.
- Au centre de la passerelle, un restaurant belvédère de 200 couverts environ, des espaces de réunion, un bar et, tout le long, des espaces aménageables pour les commerces occasionnels ou permanents.

La réalisation baptisée, pour l'instant Pont Jules Verne

Le projet, imaginé en 2008, fait son chemin dans la tête des décideurs et prend forme concrètement.

- Côté décideurs (Nantes Métropole, Samoa, CCI...), il séduit et devient un projet crédible digne d'être étudié face aux solutions de franchissement plus classiques.
- Côté concréétisation, l'architecte Paul Poirier a créé la société NPPi (Nantaise de ponts et pylônes internationale) pour porter le concept et a signé des accords industriels avec Freyssinet et Eiffage Constructions Métalliques pour la réalisation et obtenu le concours de Michel Virlogeux pour la validation de la conception (à leur actif, le Viaduc de Millau...)

Quelques images

Implantation du pont Jules Verne sur le bras de la Madeleine



Credit : MGDesign

Vue rapprochée de l'ouvrage



Extraits de presse

Le GRAND ENTRETIEN. En exclusivité, le député-maire de Nantes livre à Presse Océan

JMA : une rentrée

Le déplacement à Nantes reste l'une des préoccupations majeures de Jean-Marc Ayrault (PS).

Le pont transbordeur

Avez-vous choisi d'opter uniquement pour du Busway ou du Chronobus ?

Le pont transbordeur en fait partie ?

« Il y a en effet de belles propositions qui ne sont plus de l'ordre de la nostalgie mais bien totalement innovantes avec des matériaux composites. C'est tout à fait séduisant. Avant de trancher, il faudra voir la performance de toutes les solutions. Ne nous emballons pas... Mais on n'exclut rien. »

POINT DE VUE. Le maître de la culture et du tourisme nantais prend position

Le transbordeur séduit Jean Blaise

Ces Nantais qui veulent faire vivre la Loire

Une visite de cave par jour !

Il vient de signer un mémorandum technologique avec Freyssinet, Arcadis, Eric Cabanes

Le pont transbordeur ou la nostalgie revisée au XXI^e siècle

Des engins de chantier détruits à Sautron

Nuit de tourmente pour les voleurs à Nantes

Projet soutenu par l'association Les Transbordés

www.lestransbordes.org





Le projet des Transbordés s'élargit :

LE PORT JULES VERNE

Une démarche citoyenne

Née en Juillet 2008, sur une idée de l'architecte Paul Poirier, l'association « Les Transbordés » propose, pour relier l'Île de Nantes à la rive droite et au centre historique, un Transbordeur de nouvelle génération doté de fonctions diverses et participant à l'attractivité de la Ville. Sous la présidence de Yves Lainé - à partir de 2009 - le Projet Jules Verne s'est ensuite enrichi jusqu'à interpeller les Nantais sur l'opportunité de redonner à cet « espace source » de Nantes **une vie plus liée aux valeurs culturelles et touristiques qu'aux tonnages**, mais encore résolument maritime. L'objet de ce document est de décrire brièvement les trois premiers projets qui ont déjà fait l'objet de contributions spécifiques au Conseil de Développement.

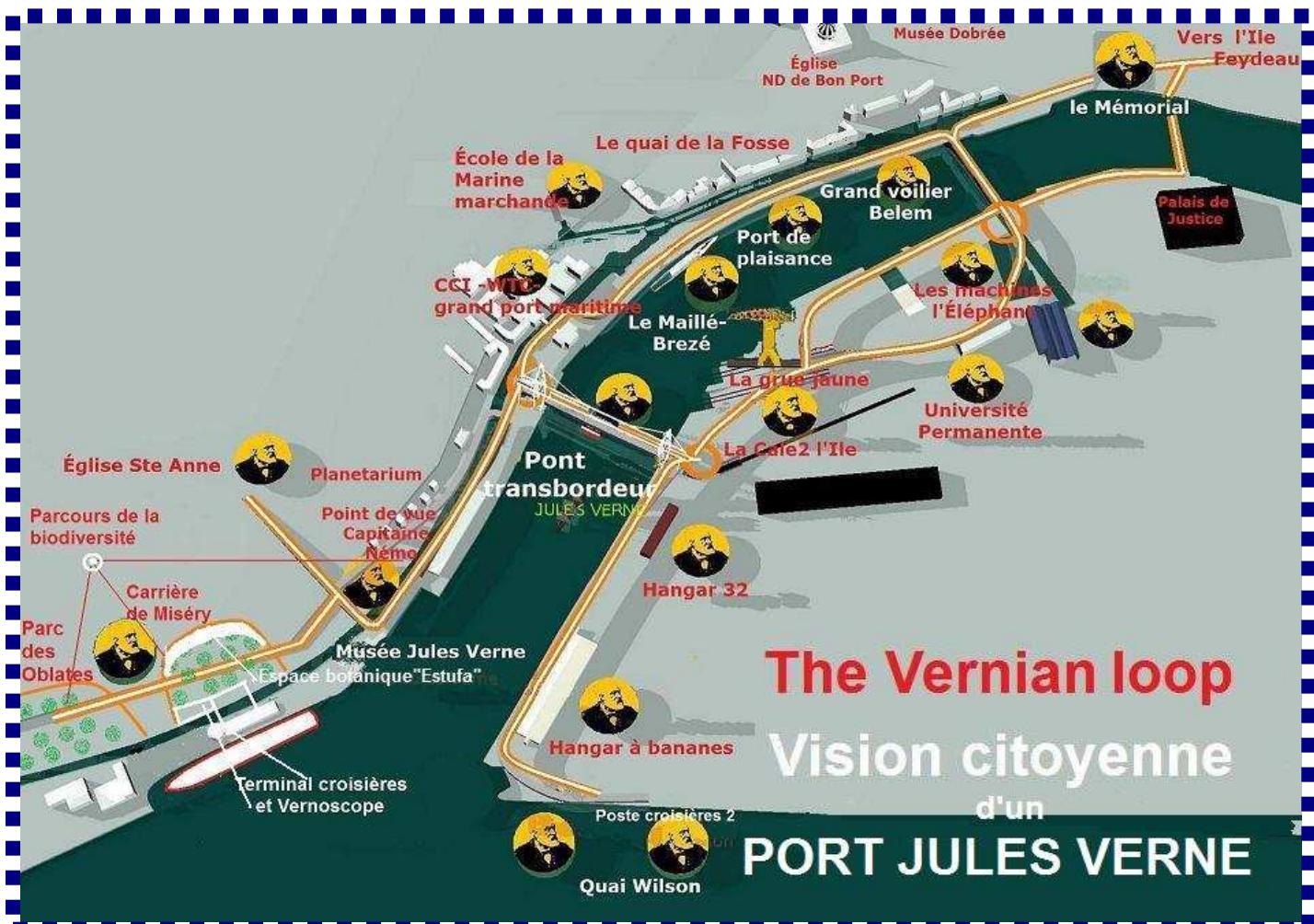
Le projet des Transbordés s'élargit :

LE PORT JULES VERNE



Outre le Pont à transbordeur qui constitue à la fois l'introduction et la condition de tout, sans s'attarder sur les « coups partis » que sont les réalisations récentes ou en cours - constructions de navires du patrimoine (St Michel II), manifestations nautiques (Solidaire du Chocolat, régates), ludiques (Carrousel des mondes marins) espaces de mémoire (Mémorial), nouveau ponton de plaisance, restaurant flottant, etc.. qui vont toutes dans le même sens, les Transbordés lancent aujourd'hui trois nouveaux défis réunis sous le vocable Port Jules Verne. Physiquement, ils se situent à l'entrée du bras de la Madeleine, sur la rive droite. Ensemble, ces trois concepts réunis autour d'une logistique commune constituent l'amorce du Vernian Loop, autre concept des Transbordés qui atteint ainsi sa maturité.

- **Un NOUVEAU POSTE D'ESCALE** pour paquebots de croisière, situé au Quai Saint Louis, qui accompagnerait un élargissement de la zone d'évitage permettant d'accueillir des unités de 250 mètres. (1500 à 2000 passagers). Un objectif de 50 escales annuelles est possible (actuellement : 7). **Fiche n°1** ci-après.
- **Le VERNOSCOPE**, outil scientifique et ludique jeunesse, orienté sur les transports, énergies du futur et autres fictions, projetant Jules Verne dans le futur. **Fiche n°2**
- **L'espace « AUDUBON », botanique et ornithologique**, suivant le modèle de *Estufa fria* de Lisbonne profitant des conditions climatiques de la falaise du Sillon de Bretagne. **Fiche n°3**.



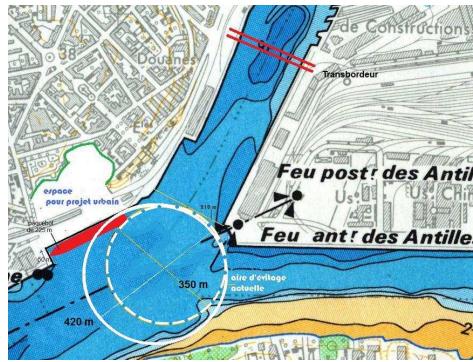


PORT JULES VERNE

Fiche 1. Poste d'escale des paquebots

Depuis plus de 20 ans, nous pouvons noter que le port de Nantes, qui reçoit chaque année entre 6 et 8 bateaux de croisière, occupe le dernier rang des ports français dans ce domaine.

Sans prétendre rivaliser avec des ports méditerranéens, ou de mer comme Cherbourg ou La Rochelle, la comparaison avec Rouen ou Bordeaux, qui investissent et accueillent entre 40 et 50 escales annuelles, n'est pas flatteuse. Or il s'agit d'un marché en très forte croissance.



L'analyse des raisons de cette carence tient en trois points :

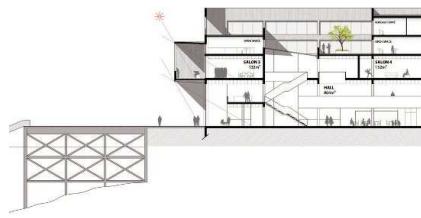
- Où est la « carte postale » de Nantes, celle que découvre le croisiériste en arrivant ? Tout change avec le Transbordeur.
- La zone d'accès nautique (évitage) est trop étroquée.
- Economiquement, les services doivent être mutualisés pour une utilisation optimale des surfaces (parkings, etc.).



De l'étude des Transbordés, remise Au Conseil de Développement de Nantes Métropole en sept. 2011 *, il ressort qu'un quai placé en retrait de l'actuel Quai Saint-Louis serait idéalement placé.

L'élargissement de la zone d'évitage permettrait en outre de faire tourner de plus grands navires fréquentant les postes de l'amont. (Cheviré, Roche-Maurice...)

Dans le cadre d'une restructuration de l'espace urbain entre Sainte-Anne et Chantenay, le terminal croisières peut devenir dans l'avenir un pôle d'attraction notable, surtout si une structure extérieure complémentaire lui est adjointe : le Vernoscope et le projet Audubon. Les parkings nécessaires pour le terminal s'en verraient justifiés, également le prolongement de la ligne 5 sur Chantenay.



Des architectes de l'ENSA ont déjà lancé des épures !

* Rapport au Conseil de développement 26-09 2011. « À Nantes, une véritable escale pour paquebots ? Opportunité et avenir pour tout le port de Nantes. Voir site www.nantes-citoyenneté



PORT JULES VERNE

Fiche 2. Le Vernoscope ®

Dès 2009, les Transbordés ont constaté par enquêtes l'insuffisance de la présence et de l'utilisation de l'héritage de Jules Verne dans sa ville natale. Des enquêtes ont révélé un attachement patrimonial au grand écrivain et visionnaire, référence internationale (2^e écrivain mondial publié, selon l'UNESCO).

Sur la butte Sainte-Anne, le petit musée dominant la Loire et la sculpture de Jules enfant à côté du Capitaine Némo ont le mérite d'exister ; les élites sont cependant d'accord pour affirmer qu'on ne rend pas justice au plus célèbre des Nantais ; sa contribution à l'attractivité de la Ville est trop faible.

Au cours de l'hiver 2010-2011 fut organisée par les Transbordés une mission d'études en Allemagne et en Suède : il en ressortit que dans les pays du Nord existent des centres d'interprétation scientifiques autrement accessibles à la jeunesse. En France, l'exemple magistral est la Cité des Sciences et de l'Industrie de La Villette, sur 55 ha, qui emploie près de 300 personnes, avec une fréquentation annuelle dépassant 3 millions de visiteurs. Gouffre financier financé à 75 % par les contribuables de tout le pays.

Après un tour de France d'institutions plus modestes, les Centres de culture scientifique, technique et industrielle (CCSTI), on a pu constater une grande carence dans l'Ouest, le seul outil d'envergure étant le Futuroscope de Poitiers.



L'Ouest est singulièrement dégarni en matière d'interprétation des sciences, de préhension du futur, notamment par les jeunes générations. Le CCSTI de Rennes est petit, et ceux de Ploemeur-Bodou, Lorient ou Brest sont destinés à des publics spécifiques : la mer et l'espace.
Les Transbordés se sont plutôt intéressé aux *Phänomenta* allemands de Flensburg ou Bremerhaven, et particulièrement à Tom Tits, près de Stockholm. lequel propose 600 expériences sur 16 000 m². *



**L'outil nouveau, nous l'avons déposé et baptisé VERNOSCOPE.
Voici la définition que nous en proposons :**

Le « Vernoscope, s'il devait voir le jour à Nantes, serait une conception bicéphale. S'il fallait, parmi les quelque 600 expériences proposées à Tom Tits ne retenir que celles qui s'intéressent **au maritime, à l'aérien, à l'espace, aux formes d'énergie et à la protection de la terre**, on en trouverait une centaine. Et cela pourrait justifier assez vite plus de 1000 m².

La deuxième partie est totalement à inventer : la transposition, au XXI^e siècle, d'idées que Jules Verne avait eues au XIX^e. Là, il faut faire appel à la créativité de concepteurs assistés d'ateliers compétents : plusieurs milliers de m², dont une partie à ciel ouvert.

Assistés par l'Université, les ateliers qui ont su avec tant de brio concevoir Les Machines, le Manège des Mondes Marins, pourraient être en recherche à partir de 2013 ; dans le cadre d'un tel projet, ils ne seraient assurément pas en peine de phosphorer sur des sujets verniens ! Quant au bâtiment, il pourrait jouxter l'escale des paquebots et utiliser les mêmes logistiques (bus, parkings, etc.) entre la carrière de Miséry et le Quai Saint-Louis.

* Rapport au Conseil de développement 3 juin 2010 voir www.Nantes-citoyenneté.com



PORT JULES VERNE :

Fiche 3. L'espace Audubon

En arrière du quai Saint Louis, mais séparé de lui par le boulevard de Cardiff, s'étend l'ancienne carrière de Miséry/La Meuse et sa falaise que surplombe le square Marce Schwob. La surface totale est de l'ordre de quatre hectares.

Fin 2010, la Ville a installé un Conseil Nantais de la Biodiversité, présidé par M. Claude Figureau, ancien directeur du Jardin des Plantes. Le CNB sera partenaire du grand projet de parcours de la biodiversité à Nantes - de la Butte Sainte-Anne à la prairie de Mauves – Après l'acquisition récente du Parc des Oblates, ce projet devra logiquement aller jusqu'à Chantenay.

Un parc botanique et ornithologique à Nantes, et de quel genre ?

Les Transbordés, qui ont déjà situé autour du quai Saint Louis leurs projets de poste paquebots et de Vernoscope étaient à la recherche d'une troisième activité dans le secteur. L'intérêt est de mutualiser des équipements communs pour un nombre de visiteurs fluctuant entre 500 et 5000/jour. Les services essentiels, dont les parkings, accueil, sanitaires, sécurité, approvisionnements, seront ainsi mutualisés.

L'idée d'un espace dédié à la botanique vient d'une comparaison faite avec une réalisation ancienne (Parc Edouard VII, 1930), mais réhabilitée récemment : l'*Estufa Fria* (Serre froide) de Lisbonne. Les deux carrières, leur exposition au sud, les régimes de vents, le précipitations, sont comparables. Le climat de Lisbonne n'est pas très différents de celui de Nantes

Des plantes d'origines très variées seront présentées.

Quant à l'idée d'une grande volière, elle rendrait justice au Couëronnais Jean-Jacques Audubon, notre deuxième gloire de renommée mondiale. Aux USA la Société Nationale Audubon, fondée en 1905 gère 270 M\$ et investit 20M chaque année en œuvres de protection de nature. 600 000 adhérents.

Que peut-on y présenter ?

La compétence des Transbordés s'arrête là. On peut tout imaginer : une espace « jardin d'apothicaire » un espace plus exotique etc... Aucune « volière Audubon » n'existe en France, de nombreuses aux USA. Ce qui est essentiel, semble-t-il serait de compléter le sol végétal au pied des rochers, profiter des lieux pour aménager une volière jusqu'au sommet de la falaise et une circulation sécurisée aérienne.



L'implantation de l'espace botanique et ornithologique Audubon pourrait se faire approximativement dans le secteur « B »

voir rapport au Conseil de Développement 21.11.2011