

AMÉNAGEMENT. L'Union fluviale et maritime de l'Ouest souligne l'intérêt de

Armateurs : « Les

Les professionnels armateurs maritimes et fluviaux défendent le maintien des quais urbains de la Loire.

Ce ne sont pas des passésistes. Au contraire, ils voient loin. Rassemblés au sein de l'Union fluviale et maritime de l'Ouest (Ufmo), ils parlent développement durable et économie de CO². Pour eux le transport sur l'eau est l'avenir. À l'heure où le grand débat public sur la Loire dans la Métropole va être lancé, ils veulent se faire entendre.

« Pas envie que les quais urbains deviennent des parcs d'attraction »

« Nous voulons participer, être entendus, être consultés par les diverses instances qui existent ou qui peuvent se mettre en place, être considérés comme des acteurs consultatifs. S'il y a des projets, sur la Loire, l'hinterland ligérien, les quais, nous voulons être impliqués. Et si nous pouvons apporter notre parole, nos compétences et nos connaissances à ces instances qui sont pour la plupart administratives, cela ne peut être que positif pour tout le monde », assure Hugues Gros, le président de l'Ufmo. « Avec la disparition d'activités, des infrastructures qui passent aux loisirs, à la plai-



L'Ufmo, rappelle que la Loire est une voie pour le transport. Photo PO

sance, contre lesquels nous n'avons rien car nous sommes tous plaisanciers ou utilisateurs de loisirs autour de l'eau, nous voulons motiver les collectivités et les citoyens

pour garder des quais en cœur de ville. Nous n'avons pas envie qu'ils deviennent des parcs d'attraction. Ils peuvent servir pour l'embarquement et le débarquement des bateaux à passagers et pour le fret. C'est toute la question de l'entretien des quais, leur devenir et l'intérêt de garder un minimum de potentiel de chargement-déchargement en cœur de ville », ajoute Hugues Gros qui imagine bien le rôle que pourra avoir la logistique fluviale et maritime urbaine dans les livraisons, l'exportation, y compris des déchets urbains.

« Enjeu très important »

« Cela va devenir un enjeu très important. Comme quand on a enlevé les infrastructures ferroviaires, cela coûtera très cher quand on voudra refaire des quais », reconnaît-t-il. « Nous espérons qu'il n'y aura pas que des débats, mais des choix et des actions, avec des budgets », préviennent les membres de l'Ufmo. Il restera un gros travail de clarification entre les différents propriétaires des quais en question...

« Et ce n'est pas parce que l'on ne voit plus de cargos, ni de hangar sous nos fenêtres qu'il n'y a pas de professionnels fluviaux maritimes. Ils existent mais on ne les voit plus. Les anciens élus savaient, les nouveaux ne savent pas », estime-t-il.

Eric Cabanas

ZOOM



Le Nantais Hugues Gros, président de l'Ufmo. Photo EC-PO

Entrepreneurs fluviaux et maritimes

Emplois. L'Union fluviale et maritime de l'Ouest rassemble une trentaine d'adhérents dont une vingtaine de professionnels en activité, sur le grand ouest, de Granville à La Rochelle en passant par Tours. Cette association d'armateurs maritimes et fluviaux, pour la promotion de leurs intérêts, a son siège à Nantes à la Maison de la mer. Hugues Gros, son président depuis 2013 a succédé à Marcel Leroux (Président de Finist'Mer). Nantais, il

exploite une compagnie de navires à passagers sur les îles anglo-normandes baptisée Manche Île express. Les entreprises concernées représentent 400 emplois directs de la Manche à La Charente-Maritime et assurent le transport de 2,5 millions de tonnes de frets et un million de passagers sur mer, fleuves ou rivières chaque année. L'Ufmo s'implique « pour simplifier la mobilité des personnes et des marchandises », précise Hubert Gros.

maintenir les quais pour assurer le développement des transports urbains de fret et de passagers

quais sont l'avenir »



Des arguments « durables »

Environnement. « Des tonnes de CO² évitées », c'est l'un des arguments développés par les membres du bureau de l'Ufmo, puisque 5 000 tonnes de marchandises transportées par un seul bateau correspondent à 125 wagons et 250 camions. « L'Ufmo agit pour développer un mode de transport respectueux de l'environnement, insistent ses membres. À l'heure où l'on veut des transports plus propres les quais, l'eau représente quand même une véritable possibilité de résoudre des problèmes de mobilité qui risquent de disparaître si tout est consacré à l'immobilier. L'eau porte un imaginaire de loisirs, c'est bien, mais les collectivités ont tendance à ne pas l'imaginer comme une infrastructure de transport, une voie de communication et comme alternative à la route et aux camions ».

Photo PO-EC

L'activité portuaire a besoin d'infrastructures

De nombreuses marchandises et passagers transitent par la Loire tous les ans, plus qu'on pourrait l'imaginer.

Sur la Loire le domaine maritime s'arrête au pont Anne-de-Bretagne et au pont des Trois-Continents mais à partir de là commence le domaine de Voies navigables de France.

Passagers

Si les navires de commerce ont déserté les quais de l'île de Nantes et le quai de la Fosse, il est un armateur qui multiplie les navigations sur le bras de la Madeleine, c'est Finist'Mer, avec sa liaison entre le quai Ernest-Renaud et Trentemoult, assurant un rôle de service public, comme les bacs à passagers sur la Loire, Lola et Anne de Bretagne pour le compte du Département. Les Navibus



Les Navibus de Finist'Mer transportent plus d'un demi million de passagers par an. Photo PO

de Finist'Mer transportent 500 000 passagers à l'année. La compagnie enregistre plus d'un million de passa-

gers sur l'ensemble du grand ouest. « Il y a un vrai service rendu à la collectivité », note Philippe Boisdron, membre

de l'Ufmo. « On nous demande souvent d'aller au Pellerin par bateau, mais il n'y a pas de ponton, on ne

peut pas y aller. Par ailleurs nous avons envisagé l'escale de la navette à la pointe de l'île en proposant gratuitement un ponton à la Samoa (société chargée de l'aménagement de l'île de Nantes) » mais Nantes Métropole n'a pas voulu aller plus loin », indique Eric Loyer, directeur général de Finist'Mer.

Colis lourds

Outre l'activité du Grand Port Atlantique, de nombreuses marchandises transitent par le fleuve. Les colis lourds et morceaux d'Airbus sont convoyés sur la Loire tout comme le charbon qui est transporté par barges jusqu'à la centrale de Cordemais. Auxquels s'ajoutent les transports spéciaux, comme cela a été le cas avec les éléments du pont Eric-Tarbarly.