



### Contribution d'Yves ROBIN

#### Mobilités : quelle(s) infrastructure(s) prioriser ?

Nous sommes à l'heure du big bang en matière de mobilités dans l'aire métropolitaine nantaise ; cela va d'un ou deux projets de franchissement de la Loire jusqu'à celui de l'aéroport avec ses dessertes ferroviaires envisagées.

De l'Etat aux collectivités, toutes les structures publiques sont impliquées. A l'évidence, des choix et des priorités devront être arrêtés à court terme, mais le transfert ou non de l'aéroport, le choix de l'implantation définitive du CHU sur l'île de Nantes ne facilitent pas les décisions que sont amenés à prendre nos élus.

Ainsi, sur le territoire de Nantes métropole, doit-on favoriser un projet orienté au bénéfice des déplacements collectifs ou à dominante individuelle (Cheviré bis) ou bien concevoir un franchissement mixte aérien uniquement ? Peut-on, dans un contexte financier très contraint, "se payer" deux franchissements sur la Loire et le bras de la Madeleine d'ici à la fin de la décennie ?

Pour la traversée entre Chantenay et Trentemoult, l'hypothèse consistant à instaurer un péage jusqu'à amortissement est à prendre en compte. Le temps gagné ajouté à une petite économie de carburant le rendraient acceptable. D'ailleurs, l'utilisateur du transport collectif emprunte bien les ponts avec un titre de transport payant.

Mais, à l'endroit du tunnel envisagé, pourquoi ne pas initier la solution des bacs de Loire, offrant accessibilité aux transports collectifs, aux cyclistes et aux piétons de part et d'autre du fleuve.

Reste à savoir si le franchissement du bras de la Madeleine n'est pas plus important pour désenclaver la pointe ouest de l'île de Nantes avec une analyse sur le pont Anne de Bretagne.

Des options sont là aussi envisageables : réaliser un pont fixe ou mobile, routier ou ferroviaire, ou bien encore mixte à l'instar du pont Tabarly.

Concrètement, un voyageur arrivant par le train de Rennes, Brest, Saint Nazaire devra-t-il continuer à passer par l'est de Nantes pour rejoindre l'ouest de l'Ile de Nantes où se concentrent des milliers d'emplois dont peut-être le CHU ? Le lien économique de l'Ile de Nantes avec le nord Loire constitue un argument supplémentaire.

Parallèlement, le pont Anne de Bretagne pourrait bénéficier d'un aménagement permettant l'ajout de 2 voies de circulations dédiées<sup>(\*)</sup> par transfert en encorbellement des modes doux piétons vélos comme cela a été réalisé au niveau du pont de la Jonelière pour l'arrivée du tram train Nantes-Châteaubriant.

La preuve est faite qu'en matière de construction de grandes infrastructures (CHU, aéroport), il est nécessaire d'anticiper les modalités d'accessibilité et d'y inclure les coûts. Et appliquons les règles de la transition énergétique dans le traitement des mobilités à l'avenir.

---

<sup>(\*)</sup> *voies accessibles à un chronobus connecté à la ligne 1, aux ambulances, aux pompiers, aux taxis, aux livreurs autorisés*