



lavaud.jm@gmail.com

Contribution de Jean-Marie LAVAUD

Politique d'urbanisme et franchissements de la Loire

Les dernières informations données dans la presse sur de nouvelles hypothèses de franchissements de la Loire et les réactions multiples, brèves et épidermiques sur "Nantesmaville.com" ou plus élaborées des membres du conseil de développement me conduisent à coucher sur le papier les réflexions provoquées par ces rebondissements.

J'ai repris pour cela la lecture de documents et livres, et retenu le paragraphe suivant, écrit par François Grether page 34 de "Projets urbains en France" édition – Le Moniteur septembre 2002 :

Maillage des voies, infrastructures et espaces publics

De la promenade locale aux liaisons rapides entre agglomérations, plus que jamais la mobilité, l'organisation des déplacements de toute nature et la mise en valeur des lieux de vie collective sont au coeur des changements de la vie contemporaine. Pour de nombreuses raisons, tout projet urbain doit traiter en priorité des infrastructures, des réseaux techniques et des espaces de voie publique à créer et à mettre en valeur. En outre, ces aménagements engagent la plus lourde part des investissements publics, avec les acquisitions foncières et les ouvrages à réaliser. Sans préjuger de leurs conditions d'exploitation et de leurs traitements détaillés, les tracés essentiels sont à fixer avec précision, de manière explicite, durable et crédible dans les documents d'urbanisme.

Pourquoi n'en a t'il pas été ainsi à Nantes ?

M. François Grether serait-il un urbaniste d'une école différente de celles de MM. Chémetoff et Smets, d'une moindre notoriété ou compétence ?

Il définit, me semble-t-il, parfaitement avec concision et précision les conditions nécessaires à la genèse d'un projet urbain viable et raisonnable.

Pourquoi à Malakoff les trois projets retenus sur concours en 2001 présentaient-ils un "charcutage" des raccordements ferroviaires compliquant l'exploitation et interdisant certaines relations ?

Ces projections ont été abandonnées. Il a bien fallu réaliser des ouvrages de franchissement sous les raccordements ferroviaires.

Pourquoi le projet Chémetoff présenté en 1999 qualifiait-il le raccordement ferroviaire entre le Pont Rézal et la gare de Nantes-Etat de ligne de Tram N° 5 ? Alors que l'interopérabilité entre Tram et trains n'était pas possible techniquement !

Depuis le nouveau matériel Tram-train offre de nouvelles perspectives.

Quelle gouvernance politique et technique incompréhensible ? Les élus nantais et le premier d'entre eux ont souvent exprimé la nécessité de relations ferroviaires rapides avec Rennes et Bordeaux en particulier. Mais avec quel tracé ? Quelles emprises foncières ? Ces projets seraient ils sans impact sur le territoire métropolitain ?

Je reviens sur l'article paru dans Ouest France le 01/03/13, signé Philippe Gambert. Il précise cette hypothèse d'un pont sur le bras de la Madeleine avec le déplacement vers l'aval du ponton du Bélem, de la barge Nautilus et du Maillé Brézé.

À la lecture de cet article, j'ai immédiatement enregistré que le tabou d'un lien fixe Ile de Nantes à Chantenay et les déplacements des pontons cités ci-avant, était levé. Les opposants à ce lien l'ont bien compris et vite réagi.

Dans un autre article du 15/03/13, Philippe Gambert présente l'opposition d'un collectif d'associations du patrimoine industriel et maritime, et aussi celle de l'association des transbordés qui n'a pas peur d'associer un ouvrage de franchissement à un comblement...

La réalisation d'un ouvrage de franchissement n'est pas un comblement. Le passage du navibus pour Trentemoult peut être maintenu.

Il convient de préciser les circulations autorisées à utiliser ce franchissement qui définiront les caractéristiques de l'ouvrage ou des ouvrages.

Je considère qu'il serait utile de prévoir deux ouvrages :

- un premier ouvrage qui ressemblerait au pont Léopold Senghor pour les voitures, piétons et vélos
- un second ouvrage pour le passage des circulations ferroviaires.

Philippe Gambert conclut l'article du 15/03 en considérant que les opposants espèrent profiter de la campagne électorale en imaginant que ce franchissement cristalliserait les oppositions et se traduirait par un poison pour la majorité socialiste.

J'avais souhaité ce débat pour la dernière campagne. Il n'a malheureusement pas eu lieu entre toutes les parties. Seul le Modem avait organisé un débat sur les transports avec le projet de télécabine comme franchissement de la Loire pour les piétons mais aussi d'amélioration de relations diamétrales ferroviaires. J'avais assisté à ce débat et porté la contradiction en défendant le lien Ile de Nantes à Chantenay. Je continue à défendre cette option avec mes amis du collectif transport, de l'ANDE et de La FNAUT.