

NANTES

CONSEIL DE DÉVELOPPEMENT

FRANCHISSEMENTS
DE LOIRE

Avis
du Conseil de
Développement

Septembre 2004

Dans une note de décembre 2003, le Conseil de Développement avait formulé quelques observations d'ordre général sur le projet de franchissements de Loire au cœur de l'Agglomération.

L'objet de ce premier document était de rappeler :

- d'une part, l'évidence du problème posé : l'insuffisance du maillage urbain et des franchissements de la Loire, particulièrement pour les transports collectifs,
- d'autre part, les contradictions à résoudre :
 - le phénomène d'attraction-répulsion lié à l'automobile, instrument de la liberté et de l'indépendance et principale cause de l'asphyxie urbaine,
 - l'évidence des embouteillages à certaines heures et l'incapacité à gérer simultanément le temps et l'espace,
 - l'accession au statut de métropole urbaine et la gestion des effets de cette attractivité sur la mobilité de ses habitants.

Dans ce contexte et après avoir entendu différents acteurs du dossier :

- l'Agence d'urbanisme à deux reprises,
- le bureau d'études Arcadis missionné par Nantes Métropole,
- le collectif des riverains (Ile Beaulieu et Saint Sébastien) pour des franchissements utiles du fleuve,

et s'appuyant sur les réflexions et les apports de ses membres, le Conseil de Développement formule les remarques suivantes concernant le projet développé par Nantes Métropole :

1- sur la concertation : il faut davantage de "palabre"

Les conditions du déroulement de la concertation ont constitué une bonne illustration de la problématique évoquée à plusieurs reprises par le Conseil de Développement : **"la manière de prendre une décision compte autant que la décision elle-même"**.

Les moyens développés par Nantes Métropole, en matière de concertation, répondent de manière satisfaisante aux prescriptions légales et chacun a pu s'exprimer sur le sujet. Il n'en reste pas moins qu'il faut sans doute adapter ces moyens aux nouvelles conditions du débat avec les citoyens, au premier rang desquels les riverains.

À cet égard, le travail important de l'association qui a remis en cause la manière dont Nantes Métropole a présenté ses options, mérite d'être salué et... analysé. Il a démontré, par sa qualité, qu'il pouvait grandement enrichir le débat et conduire les décideurs à des efforts supplémentaires pour faire aboutir le dossier. Il a surtout mis en lumière le besoin de renouveler le dialogue entre ceux qui sont porteurs du projet et ceux qui les écoutent. Il y a toujours plusieurs solutions à un problème posé qu'il faut savoir peser et mesurer dans toutes les dimensions, y compris affectives et irrationnelles à première vue.

La nécessité de bâtir des projets partagés oblige chacun à approfondir sa réflexion et à développer une discussion, au vrai sens du terme. Les associations souvent hâtivement qualifiées "d'opposantes" demandent avant tout un dialogue qui ne soit pas seulement celui du sachant avec l'élève. Il y a forcément une décision à prendre et il ne s'agit pas de rechercher à tout prix le consensus sur tout. Mais un dialogue efficace peut permettre non seulement d'enrichir le projet mais surtout de mieux gérer ses annexes. Une association puissante peut ainsi obtenir des mesures compensatoires importantes et des aménagements complémentaires issus d'une vraie négociation.

Enfin, il faut rappeler qu'il peut y avoir une certaine contradiction, difficile à gérer, entre la demande de dialogue approfondi des habitants et l'affichage de partis-pris urbains qui semblent figer le paysage. À cet égard, il faut veiller à ce qu'un trait de crayon d'un architecte, si respectable et renommé soit-il, n'apparaisse pas comme un choix incontournable auquel toute opération d'aménagement doit être ultérieurement subordonnée.

2- sur le franchissement aval : ancrer l'île de Nantes à la Cité

Les contraintes, à la fois techniques et surtout financières, conduisent à proposer que soit différé le projet de franchissement dans ce secteur. Les contraintes liées à l'activité portuaire obligeraient à la réalisation d'un ouvrage techniquement coûteux et difficile à mettre en œuvre. La solution "tunnel" présente l'inconvénient du coût très élevé, de la faible prise en compte de l'aspect transports collectifs et de l'inconciliabilité avec les "modes doux".

En ce qui concerne l'aval, deux éléments de propositions complémentaires peuvent être avancés :

- une étude doit être rapidement engagée pour examiner la faisabilité d'une solution "navette fluviale" ou "bac" pour la traversée du fleuve entre Nantes et Rezé. Cette étude devra intégrer aussi la dimension "transports collectifs". Ce service fluvial améliorerait les liens entre

Nantes et Rezé, notamment pour les piétons et pourrait être complété par un service de bus mettant en communication les lignes 1 et 2 du tram. Cette multimodalité correspond aux objectifs du plan de déplacements.

La Loire n'est pas le seul fleuve au monde qu'il faille traverser dans des conditions contraignantes. Des expériences sur d'autres lieux similaires mériteraient d'être examinées.

- l'étude d'un franchissement (éventuellement mobile) du bras de la Madeleine entre l'Île de Nantes et le quai Ernest Renaud mérite d'être étudiée. Il est d'ailleurs surprenant que cette hypothèse n'ait pas été retenue notamment pour le passage de la ligne 5 de transports collectifs. Même si un certain parti-pris d'aménagement urbain a voulu pendant longtemps que soit conservé à l'Île de Nantes un caractère de vraie insularité, il n'est pas interdit d'envisager des évolutions. Il apparaît aujourd'hui une nécessité à joindre ce futur centre d'activités à la ville actuelle. L'heure est au renouvellement urbain et à la reconstruction de la ville sur elle-même. Ce principe n'est rien d'autre que celui de l'adaptation aux circonstances.

Dans ces conditions et en tenant compte du fait que l'aménagement de l'Île de Nantes va attirer de nouveaux habitants et de nouvelles activités, l'étude d'un nouveau franchissement dans ce secteur paraît indispensable. Il serait en tout cas un élément fondamental du maillage urbain et marquerait une décision significative pour mieux introduire dans la Cité le concept d'Île de Nantes (encore peu connu des habitants, quoiqu'on en dise).

3- sur le franchissement amont : une programmation plus ambitieuse à long terme

La solution de franchissement (dite M3-P2 dans les documents Arcadis) proposée par Nantes Métropole apparaît pertinente et n'appelle pas d'observation particulière sur sa faisabilité. Cette solution prend en compte certaines remarques formulées par l'association de riverains et permet une bonne liaison inter-quartiers.

Elle devra, pour être complètement efficace, s'accompagner des mesures indispensables pour empêcher la reconstitution d'une "ligne de ponts" et assurer la régulation des flux automobiles, notamment sur le Boulevard Millerand et garantir la sécurité des élèves de l'école toute proche.

Si cette solution est satisfaisante à court terme et vient bien s'insérer en complémentarité avec les projets urbains actuels de l'Île de Nantes et de "Malakoff - Pré Gauchet", elle pourrait être complétée, à moyen terme, par d'autres projets qui permettront de densifier ce "maillage urbain" dont l'Agglomération a besoin.

La réalisation des deux Ponts de l'amont devrait s'insérer dans une programmation plus large et plus ambitieuse :

- Pourquoi ne pas envisager, après la construction de ces ouvrages, la programmation ultérieure des suivants qui pourraient être ceux que le bureau d'études Arcadis a situés plus en amont (solution dite M5-P3) ? La réalisation à terme de plusieurs ouvrages de franchissement qui ne soient pas des ponts routiers offrirait une vraie solution de maillage, c'est-à-dire la construction de nouvelles "rues urbaines" qui permettent à la ville de mieux respirer. **Cela permettrait de faciliter le passage des modes doux (piétons, transports collectifs, vélos) en leur réservant l'usage exclusif de certains ouvrages.**
- Pourquoi ne pas programmer à la suite de ces aménagements, le doublement du Pont de la Vendée, (actuellement infrastructure ferroviaire propriété de R.F.F.) qui viendrait compléter utilement l'ensemble du dispositif en permettant de conforter un système de "TC périphérique" (franchissement de la Loire par la ligne 70 et connection avec la future ligne 5).

Une telle proposition a évidemment un coût qu'il convient d'examiner dans le contexte d'adaptation de la programmation pluri-annuelle à long terme d'investissement de Nantes Métropole. Mais elle marquerait une volonté forte pour une vision globale et à long terme et correspondrait pleinement aux objectifs et aux recommandations du Plan de Déplacements Urbains.

Observations complémentaires :

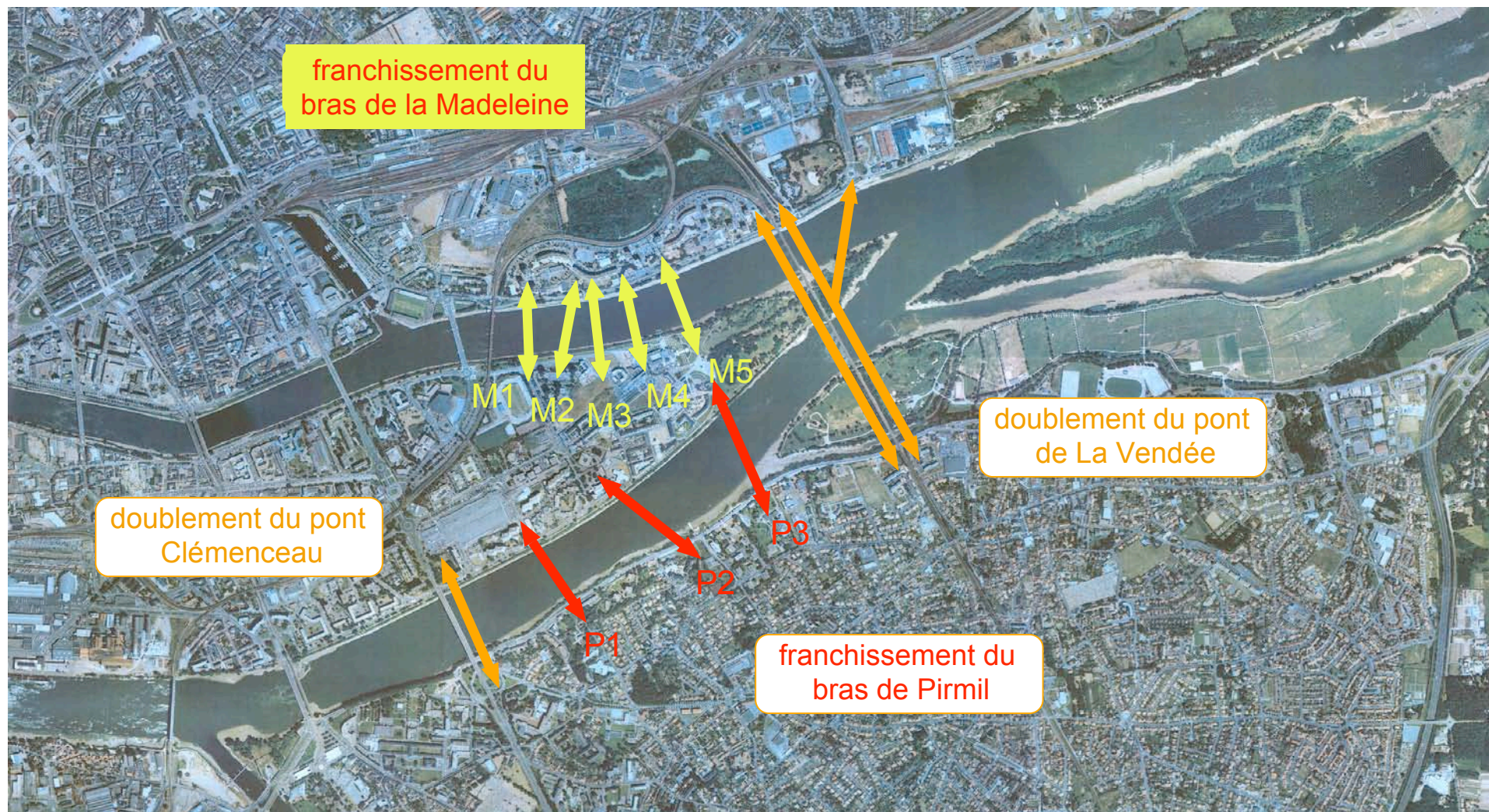
- **La Loire n'est pas qu'un obstacle à franchir**
La Loire fait partie intégrante de l'Histoire, de la Géographie, de l'Economie de Nantes. La réalisation de franchissements ne doit pas être que la simple mise en œuvre de dispositifs de contournement d'un obstacle mais aussi l'occasion d'une remise en valeur du fleuve. Il s'agit de "mailler" le territoire urbain le plus finement possible en construisant des "rues" urbaines pour l'irriguer. Chacune des infrastructures réalisées peut ainsi être une occasion de redécouverte du fleuve qui est à la fois obstacle et lien.
- **L'esthétique des constructions**
La qualité architecturale des ouvrages constituera à la fois un gage de la prise en compte des souhaits des riverains en même temps qu'elle participera à l'image d'une Agglomération reconnue pour la qualité de ses projets urbains.

– **La gestion du temps**

La réalisation de nouvelles infrastructures doit s'accompagner d'une réflexion sur la gestion des temporalités. Leitmotiv des propositions du Conseil de Développement, cette question de la gestion du temps va devenir un élément fondamental de la gestion publique. Les grands centres urbains ne peuvent plus faire l'économie d'une réflexion sur les nouveaux rythmes urbains et leur évolution.

Sans cette réflexion, il manquera une dimension essentielle à chaque débat sur la réalisation de nouvelles infrastructures.

À lire : "Les Ponts de Nantes d'hier et d'aujourd'hui", Coiffard Libraire Editeur, 1995 (ouvrage édité à l'initiative du District de l'Agglomération Nantaise à l'occasion de la construction simultanée des Ponts Willy Brant et des Trois Continents).



FRANCHISSEMENT
OUEST

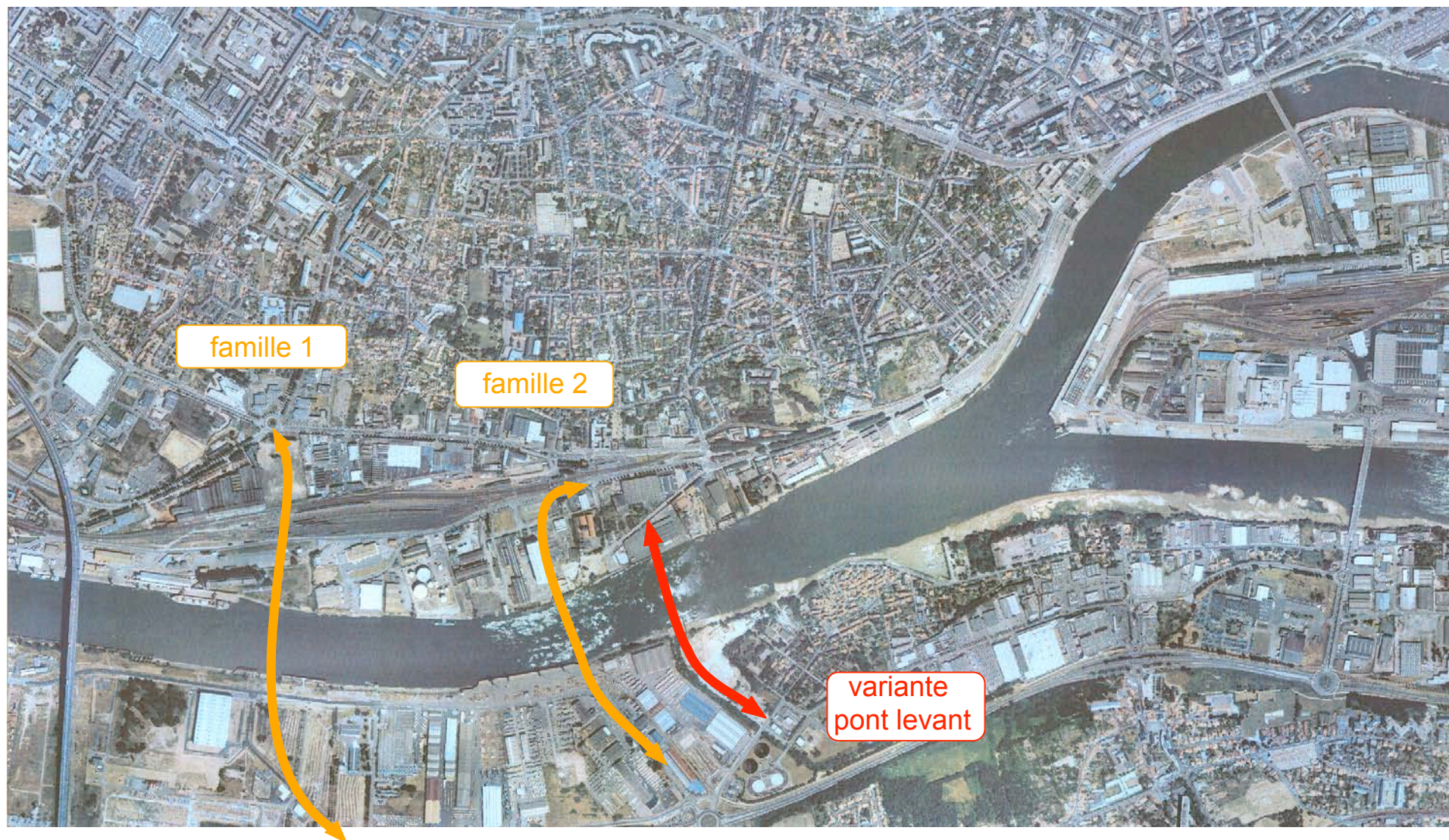
FRANCHISSEMENTS DE LOIRE

Franchissement aval



Nantes Métropole
COMMUNAUTÉ URBAINE

ARCADIS





Conseil de Développement

Adresse postale :

M. le Président
CONSEIL DE DÉVELOPPEMENT
Tour Bretagne
44047 NANTES Cédex 1

Secrétariat du Conseil :

Communauté Urbaine de Nantes - AURAN
Tél. 02 40 99 49 36 - Fax 02 40 99 48 56
E-mail : conseil-de-developpement@wanadoo.fr
www.nantes-citoyennete.com