

Saisine Plan de déplacements urbains

2 septembre 2009

Contribution d'Yves LAÎNÉ

Un franchissement de Loire entre l'Île de Nantes et Cheviré et de quelle sorte ?

Je souhaite ci-après répondre et compléter le propos de Jean-Pierre Le Roy sur les ponts. J'avais moi-même produit un papier sur le sujet des déplacements urbains (recueil "Paroles de citoyens mai 2009", qui contenait également deux courtes contributions de J.P. Le Roy). Son dernier texte a l'avantage d'être plus ramassé et succinct que le mien qui s'attachait aussi aux flux de et vers l'île de Nantes. Le sien pose les relations nord-sud à l'aval immédiat de l'île de Nantes.

Pour autant, je pense qu'il est pertinent de commenter les thèses qu'il contient :

- 1- Une rocade de tramways est nécessaire
- 2- Compte tenu de *"la faible vocation portuaire et maritime qui subsiste encore à Nantes"*, la ville peut se trouver fondée à faire preuve de réalisme et à briser toute option résiduelle "maritimiste" en réalisant un pont classique.
- 3- Bien que l'emplacement exact de cet ouvrage d'art ne soit pas précisé, on ressent qu'il pourrait se trouver bien en aval de la pointe de l'île de Nantes, puisque l'auteur se fait l'avocat de la suppression et du déplacement de la zone d'évitage qui est juste devant.

Sur le point 1, je serais tenté d'approuver, même si je me demande si une telle ambition dans le PDU 2011-2020 est vraiment réaliste en terme de moyens. Il me semble néanmoins certain qu'un franchissement de la Loire pour tous véhicules deviendra une priorité d'autant plus que :

- l'utilisation des ponts Anne de Bretagne et des Trois Continents pour le transit urbain nord-sud Loire conduira fatalement à la saturation de ces ponts à partir du moment où l'urbanisation de la partie aval de l'île de Nantes sera réalisée
- la concurrence de trafics nationaux/internationaux avec les trafics locaux de transit sur le Pont de Cheviré ne sera plus supportable.

Je dis donc oui à un franchissement et de préférence à mi-chemin entre Cheviré et l'île de Nantes. **Pour autant, celui-ci ne peut pas être —comme on le propose— un pont classique.** Une telle idée ne peut être acceptée ni par le port autonome ni par l'opinion nantaise. En outre, on doit aussi préserver des dynamiques "maritimes" possibles...

Affirmer que la vocation maritime subsistant à Nantes est faible et justifier qu'elle devienne nulle, c'est peut-être faire preuve de réalisme, mais seulement si l'on donne au vocable "vocation maritime" un sens restreint de tonnage et de trafic industriel ; c'est aussi, me semble-t-il, faire très peu confiance à l'imagination dont les Nantais sont capables.

Il est certain que depuis au moins 40 ans, le "port dans la ville" a vu ses repères s'effacer les uns après les autres : on ne fera pas accoster des liberty-ships ou des porte-conteneurs à Nantes, les cales existantes ne lanceront plus des navires de dimensions comparables, les tonnages de "diverses" sur les quais de Nantes sont révolus, mais ces éléments-là sont-ils les seuls marqueurs d'une *vocation maritime* ?

Sans développer, je voudrais citer dans le désordre au moins une demi-douzaine de vocations maritimes diversifiées, dont une seule d'entre elles justifierait qu'on ne barre pas la Loire par un "ouvrage fixe" et ceci jusqu'au pont Anne de Bretagne, lequel, rappelons le, reste du "domaine public maritime".

1. La construction navale qui peut encore utiliser les cales existantes, soit pour des œuvres du patrimoine, soit pour des navires modernes plus modestes qu'avant, mais pour lesquels on cherche encore des slipways en Europe : par exemple les méga-yachts qui ont permis la renaissance de La Ciotat.
2. L'accueil des navires de Croisière - On pourrait la aussi dire que Nantes n'attire pas ces navires qui ne viennent qu'au rythme de six ou huit chaque année, car ils ont été relégués à Wilson... C'est oublier que les ports "secondaires" de l'Atlantique qui ont réellement investi dans un accueil et un écrin de qualité (Bordeaux, Bilbao, La Corogne, Lisbonne, Irlande, reçoivent entre 30 et 60 escales/an et les plus grands comme Lisbonne, plus de 300 – Porto-Leixoiès construit un terminal spécifique. Il est bien évident qu'un accueil "tentant" des croisières à Nantes ne peut être que le quai de la Fosse, voire Ernest Renaud. On peut même penser que Nantes est bien placé pour lancer, en saison, un armement de "croisières celtiques" sur l'Arc Atlantique dont Nantes pourrait être port d'attache. Une telle idée a déjà été étudiée ; si elle ne s'est pas concrétisée, c'est essentiellement que la saison étant très courte, des compléments antillais, par exemple, étaient nécessaires.
3. Un port de plaisance est ardemment désiré par les skippers de la grande plaisance —une darse a d'ailleurs été prévue dans la plan de la SAMOA, qui a l'inconvénient de comporter une écluse— C'est pourquoi un port de visites courtes doit aussi trouver sa place dans la Loire.
4. Les rassemblements de vieux gréements. Pourquoi Brest ou Rouen resteraient-ils seuls en lice ? Camaret, Douarnenez, le golfe du Morbihan, savent bien profiter de ces navires quand ils passent dans nos eaux. Un rappel Paris-Rouen en train 1h20 : Paris-Nantes 1h50 en 2015.
5. Des barges sur la Loire. L'idée de la navigation sur la Loire amont serait-elle abandonnée ?
6. Toutes les autres initiatives, présences ou idées pour Nantes (Maillé Brézé, Belém, mémorial, barge Flahute, pont à transbordeur, Saint Michel II, Jules Verne, se conçoivent difficilement dans un environnement stérilisé du fait d'un tirant d'air réduit sous un pont. Or, toutes ces "attractions" donneront à Nantes une valeur touristique - On voit mieux chaque année que ce tourisme là marche.

Conclusions :

Avec Jean-Pierre Le Roy je veux bien croire qu'une "rocade de tramways est nécessaire" même si je reste réservé sur les moyens de Nantes Métropole à cet effet. Un franchissement, en revanche, à proposer dans le PDU 2011-2020, serait une étape nécessaire. Cependant il ne peut être ni un « pont classique » ni un pont levant qui désorganiserait le trafic à chaque fois, sans compter que

le chenal maritime s'en verrait réduit. J'approuve ici M. Le Roy : à l'instar du pont de Rouen, un tel ouvrage serait dissuasif de toute vocation maritime, et pour un coût très dissuasif (155 M €). Par ailleurs, je demande à vérifier l'importance du cout supplémentaire et de la faisabilité du déplacement de la zone d'évitage. Nier tout cela serait une erreur.

Il ne reste à cet endroit qu'une solution, me semble-t-il : un tunnel, dont le cout reste du même ordre, mais offre beaucoup d'avantages. Cette solution réserverait tout l'avenir de Nantes, car contrairement à ce qui est dit, construire un pont classique ne reviendrait pas à "écorner un peu" l'identité maritime de Nantes, mais à l'éradiquer carrément. En outre, il permettrait, pour le positionnement de l'autre pont un jour nécessaire à l'aval, entre Nantes et St-Nazaire de ne pas imposer un rapprochement exagéré de Nantes.

Compte tenu du coût d'un tel ouvrage, il serait bon que l'on fasse des économies sur d'autres constructions plus en amont, c'est-à-dire pour la desserte de l'île de Nantes. Et c'est pourquoi j'arrivais dans ma contribution de mai, à la conclusion qu'un pont à transbordeur, s'équilibrant économiquement grâce à sa passerelle, laissant passer des circulations douces, le tourisme et un "busway", était l'ouvrage qui permettrait à la ville pour un cout très réduit, de résoudre l'essentiel des questions posées par la liaison entre le lotissement de l'aval de l'île de Nantes et le cœur historique.



16 km

©IGN 2005, ©GEOSIGNAL, ©TE

Titre : Carte géologique imprimée 1/50 000 (BRGM)



NANTES

SAINT SEBASTIEN
SUR LOIRE

REZE

Porte de
Grand Lieu

Porte de
Rezé

Porte des
Sœurs

Porte de Nantes

La Loire

La Sèvre Nantaise

?

?

RN 144

RN 144

Périphérique
Ouest

Périphérique
Sud

Caro
Carré
Austrien

Porte
Gouff

de d'Ar Mor

Porte
Atlantique

Porte de l'Estuaire

Porte de Bouguennais

IS

Nouvelle Centralité 3
Grand projet de renouvellement urbain

Madeleine - Champ de Mars - Gloriette
Grand projet de renouvellement urbain

C.H.U., Faculté de Médecine
Territoire à enjeux

Bas Chantenay
Grand projet de renouvellement urbain
Requalification de l'Entrée Ouest

Projet des cliniques nantaises
(renouvellement urbain)

