

Saisine Plan de déplacements urbains

7 septembre 2009

Contribution de Daniel OLLIVIER

La gestion des flux de déplacement Un enjeu vital pour le développement et l'attractivité

Les contributions récentes de Jean Pierre LEROY, Yves LAINE, Christian DAVIAS témoignent de l'importance accordée à cette question stratégique des franchissements de la Loire au regard des évolutions démographiques actuelles et à venir.

Nous savons tous que la question des déplacements Nord-Sud est un débat sur lequel il nous faudra apporter des réponses urgentes tout en sachant que celles-ci auront forcément des incidences sur le devenir de notre cité.

Ma contribution s'élabore autour de 2 problématiques :

- L'intérêt d'un franchissement entre Trentemoult et Chantenay
- La gestion des flux de déplacement sur l'île de Nantes, particulièrement la partie aval.

1- Le franchissement entre Trentemoult et Chantenay

Jean Pierre LEROY, dans sa contribution du 31 août "Nantes et ses ponts", a raison de mettre l'accent sur la déficience du franchissement ouest et l'idée d'envisager une liaison entre Trentemoult et Chantenay s'avère incontournable tant il paraît évident que cette solution permettrait de capter une partie significative des flux du Pont de Cheviré mais plus encore ceux du Pont Anne de Bretagne, ces deux ponts étant déjà saturés aux heures de pointe.

En revanche, l'idée d'y faire un ouvrage classique me semble peu pertinente pour au moins deux raisons essentielles :

- une raison purement esthétique puisque le pont en question viendrait densifier un endroit pour lequel nous sommes nombreux à avoir un attachement
- les conséquences d'une telle décision puisqu'elle remettrait en cause les projets maritimes et portuaires.

Jean Pierre LEROY nous propose "d'écorner un peu notre domaine maritime" en remettant en cause la mince vocation maritime et portuaire qui subsiste à Nantes.

Je ne suis pas sûr que les nantais partagent ce même sentiment lorsqu'on sait l'attachement que notre ville porte à La Loire et à son histoire maritime. Le succès de l'Estuaire est là pour nous le rappeler avec force.

Rappelons aussi que la ligne directrice d'Alexandre CHEMETOFF, dans l'aménagement de l'Île de Nantes, a été de redonner une place centrale au fleuve. L'idée de l'aménageur, c'est que la ville se fonde et se refonde autour de la Loire : "nous ne voulons cependant pas d'un fleuve que l'on contemple seulement, mais d'une Loire, axe de développement économique et culturel, où les bateaux accostent, sur laquelle on navigue, à partir de laquelle on commerce".

Cette approche, qui séduit de nombreux nantais, doit être poursuivie. Nul doute que la proposition d'éloigner encore un peu plus les paquebots du centre ville me semble aussi en décalage avec cette vision et l'ambition de vouloir à l'avenir concurrencer Marseille ou Bordeaux. Sans oublier le projet de la Darse dans l'Île de Nantes, ce port étant en capacité d'accueillir des voiliers d'une certaine envergure et de répondre à un besoin réel. Christian DAVIAS montre bien, dans sa contribution, la limite du port actuel de Trentemoult.

La contribution proposée par Yves LAINE, le 2 septembre, met bien l'accent sur les risques d'une telle décision et je pense comme lui qu'il faut agir avec prudence de manière à ne pas compromettre un développement possible à terme de l'activité maritime ou portuaire.

Il nous propose 6 pistes de développement crédibles sur le plan économique. Nous sommes tous conscients que l'activité portuaire ne peut prétendre être ce qu'elle a été mais qu'elle fait partie intégrante de l'image et l'histoire de la ville.

Reste en tous les cas, la nécessité de disposer d'un franchissement et il me semble qu'un projet de tunnel entre Trentemoult et Chantenay pourrait être un choix pertinent.

La distance estimée est de 350 mètres ce qui est peu au regard des pratiques déjà réalisées. Évident, le coût pourrait poser problème et les conditions géologiques examinées avec soin. Mes connaissances techniques sont légères, mais je me suis laissé dire que dans le débat ponts/tunnels, de très nombreux progrès avaient été enregistrés par ces derniers. Ainsi, une thèse de doctorat a démontré que, sur la période 1975-1990, le coût des tunnels avait été réduit de 50 % ! (*) Je pense donc qu'il serait dommageable d'enterrer (pardonnez ce mauvais jeu de mot) une telle possibilité : elle préserve l'environnement, la beauté du décor ainsi que des réelles... ouvertures économiques.

2- La gestion des flux de déplacement dans l'Île de Nantes

La friche industrielle est devenue depuis quelques années une ville en tant que telle. Il n'échappe à personne que de 4 000 personnes en l'an 2000 pour la partie ouest de l'Île, nous sommes aujourd'hui potentiellement à 12 à 15 000 personnes qui résideront ou travailleront à l'horizon 2020 sur cette zone. C'est l'équivalent de 2 fois la population d'Ancenis.

Inutile de préciser que les projets à venir viendront encore un plus densifier cette zone qui va progressivement devenir un nouveau centre-ville.

Le seul pont Anne de Bretagne ne pourra suffire à faire face aux besoins de franchissement. On peut aisément comprendre que le projet de la ligne n° 5 de tramway (ou de busway) entre Chantenay et Gare Sud traversant l'île de Nantes soit effectivement repoussé du fait de la saturation du pont en question.

Faut-il là encore construire un nouveau pont ?....

La proposition du Pont à Transbordeur nous paraît être une solution viable et adaptée à la situation. En effet, il sera capable d'assurer une liaison d'une rive à l'autre en 1 minute avec une fréquence de 4 minutes, soit comme le tramway actuel. La possibilité technique d'installer dans la nacelle un busway représente un atout appréciable. D'autant plus, comme il est probable, qu'une ligne de tramway ne serait pas envisageable pour des raisons financières. Le busway a fait la démonstration qu'il proposait un meilleur rapport qualité/prix.

Un Pont à Transbordeur est une réponse technique dans le domaine du transport et son coût d'exploitation minimisée par sa capacité à être autonome sur le plan énergétique.

Je passe sous silence bien évidemment l'intérêt symbolique d'un tel édifice et aussi la valeur ajoutée touristique qu'il pourrait apporter à notre ville par sa capacité à promouvoir l'estuaire et la liaison qu'il pourrait demain proposer entre les attractions des deux rives : les Machines de l'île, le Musée Jules Verne, le Quai de la Fosse notamment.



Le positionnement du pont à Transbordeur entre Les Machines de l'île et Le hangar à Banane pourrait par ailleurs permettre d'utiliser au mieux le potentiel de parkings disponibles sur l'île de Nantes. En effet, au-delà des 1 000 nouvelles places de parking situées Boulevard Léon Bureau, il y a celles du Hangar à Banane qui, dans la journée, restent pour la plupart inoccupées.

Ainsi, ce pont pourrait permettre de traverser la Loire en busway mais aussi à pied ou/et de pouvoir facilement utiliser le tramway. Une offre considérable : chaque jour un minimum de 360 traversées cumulées pour 300 personnes possibles, soit une capacité théorique supérieure à

100 000 par jour ! C'est une manière de sortir de l'enclavement que nous constatons actuellement, et qui ne pourra durer compte tenu de la densité humaine et des flux de circulation à prévoir.

Le pont à Transbordeur permettra évidemment aux bateaux de remonter la Loire jusqu'au pont Anne de Bretagne et nous saluons à l'occasion la décision d'installer prochainement le Bélem et des pontons de plaisance à cet endroit. Nantes est une ville fluviale et maritime et elle doit le rester.

Le tunnel et le pont à transbordeur sont deux projets qui règlent à l'ouest de la ville nos difficultés de franchissement tout en valorisant l'estuaire.

(*) Thèse de Zhan Chi 1994 INIST-CNRS 1994 : "La baisse du cout des tunnels, causes et conséquences"