

Saisine Plan de déplacements urbains

9 septembre 09

Contribution de Jean-Pierre Le Roy

Nantes et ses ponts... Compléments et précisions

Suite aux réactions très intéressantes entrainées par ma contribution, je me dois d'apporter quelques compléments et précisions.

J'ai volontairement exclu le franchissement par tunnel pour deux raisons. D'une part, cette solution élimine d'office deux modes très importants pour un pont urbain à savoir les deux roues et les piétons. Cela me paraît rédhibitoire. D'autre part, la longueur de l'ouvrage (près de 700 mètres) et les normes de sécurité imposées pour y faire cohabiter un transport lourd fortement cadencé avec des véhicules automobiles vont alourdir considérablement son coût. Nous dépasserons probablement le coût d'un ouvrage à pont mobile.

Quant à la vocation maritime écornée, oui bien sûr. Mais il est hors de question d'entraver la navigation de plaisance et la remontée de navires de moyenne importance.

Je joins en annexe une ébauche de projet que je me suis permis de dessiner, bien que n'étant pas spécialiste, après avoir réalisé un repérage sur le terrain. Il est évident que des cabinets d'études spécialisés proposeront des solutions plus pertinentes. Néanmoins, il y a la possibilité de partir côté Chantenay sur une solution viaduc autorisée par le niveau déjà assez élevé du boulevard de la Liberté et ainsi de franchir la Loire à une altitude permettant un tirant d'air conséquent.

Concernant l'aspect esthétique de l'ouvrage, nous avons la preuve, avec les ponts en cours de réalisation, qu'il est possible, au contraire, de faire des choses remarquables. Quant à la gêne éventuelle pour les habitants de Trentemoult, l'ouvrage se situera à plus de 400 mètres de chez eux.

Je me suis permis, sur mon ébauche, de tracer la liaison possible des lignes de tram 1 et 3 (que j'avais baptisée 2 par erreur dans ma première contribution) ainsi que la connexion sur la gare de Chantenay mais également l'ébauche d'une rocade vers la gare de Pont Rousseau et les Nouvelles Cliniques. Il me semble qu'une liaison Tram directe entre ces deux gares présente un intérêt évident à l'aube de l'étoile ferroviaire. Cette rocade présente aussi un grand intérêt pour le sud de l'agglomération et les zones d'activité adjacentes.

Par la suite, en plus de la rocade de liaison des lignes 3 et 4 que j'ai déjà évoquée, nous pouvons également imaginer une bifurcation de cette rocade vers l'île de Nantes par le pont des Trois Continents.

Bref, nous entrevoyons bien toutes les potentialités, tant pour le nord que pour le sud, qu'offre ce franchissement Ouest de l'agglomération.

Afin de situer une idée des distances, voici des ordres de grandeur sur la base de mon avant projet :

- Liaison lignes 1 et 3 : 3,6 Km
- Raccordement gare de Chantenay : 0,5 km
- Rocade vers Pont Rousseau Nouvelles Cliniques : 3,2 km
- Liaison Gare de Chantenay Gare de Pont Rousseau : 4,8 km

Soit au total : 7,3 km de ligne de Tram à créer.

Nous voyons que nous ne sommes pas sur un projet pharaonique.

À présent, la question est de savoir où l'on place le curseur de l'intérêt général de nos concitoyens.

Est-ce de préserver une dynamique maritime possible mais hypothétique en faisant entrer des paquebots en cœur de ville ? Où bien est-ce de favoriser les modes doux de déplacement en désengorgeant la ville de ses voitures et en ménageant la planète. Le débat reste ouvert.

En ce qui me concerne, je pense qu'avant d'être confrontés au choc énergétique qui se prépare, il faut, tout en réduisant les distances, donner des signaux forts de prise en compte des problèmes de transport en modes doux à nos concitoyens.



Nouvelles Cliniques
Pont Rousseau