

nantes-citoyennete.com

Le Conseil de développement de Nantes Métropole

Saisine Plan de déplacements urbains

18 novembre 2009

Contribution d'Yves LAÎNÉ

Pertinence d'un pont à transbordeur moderne entre les quais de Nantes et la Prairie au Duc

complémentaire de la restauration de la qualité maritime du site

**Bilan de 16 mois d'études, recherches techniques, économiques, logistiques,
conceptuelles, actions concrètes de l'association nantaise "Les Transbordés"**

Pertinence d'un pont à transbordeur moderne entre les quais de Nantes et la Prairie au Duc,

complémentaire de la restauration de la qualité maritime du site.

Bilan de 16 mois d'études, recherches techniques, économiques, logistiques, conceptuelles, actions concrètes de l'association nantaise « Les Transbordés »

Yves Lainé

L'association « Loi 1901 » « Les Transbordés » est née officiellement le 5 juillet 2008, avec cette définition de ses buts sociaux (article 3 statuts) :

1. *L'étude et la réalisation d'un nouveau pont à transbordeur à Nantes, dans une optique de développement durable et dans l'esprit d'avant-garde de Jules Verne.*
2. *La promotion d'une image forte de la Ville réconciliant mémoire et modernité, passerelle entre les cultures et les diversités humaines.*
3. *Plus généralement, la promotion de projets à la fois concrets et symboliques respectant les traditions maritimes et fluviales.*

Ainsi, dès le départ, *Les Transbordés* se positionnent à Nantes, revendiquent l'esprit novateur de Jules Verne dans ce qu'ils appellent *l'espace-source* de Nantes dont ils veulent décliner les valeurs culturelles autant que maritimes. Nouvelle association citoyenne sur le port, elle prend à bras le corps un objet à la fois concret et symbolique, avec la ferme volonté de le transposer dans son siècle, pas seulement faire rêver.

Ce que ne disent pas les statuts, c'est que dans l'esprit de ses membres, l'outil à concevoir se devait d'être globalement rentable. Cela nous rapproche de l'ancien « Transbordeur » que les Nantais ont connu et aimé entre 1903 et 1958. Celui-ci, cependant, n'avait qu'une fonction essentielle : le transport des ouvriers des chantiers navals et usines.

Or la justification économique de l'ouvrage proposé est plus diversifiée avec non pas une, mais quatre sources de profit :

1. Le transport : passage de la Loire pour ceux qui vivront et travailleront dans l'île de Nantes du futur.
2. Le tourisme : un objet de curiosité unique en France, complétant les nouveaux équipements attractifs.
3. Un *must* de restauration, peut-être le seul en France dominant une ville historique de 65 mètres..
4. Une importante source de produits dérivés, porte-drapeau des technologies hardies de la métropole, dont les productions maritimes et aéronautiques. Une image de toute la métropole, lisible à l'international.

Avant même la création de l'association, Les Transbordés avaient ainsi défini les fonctions et l'objet. **Ils ne pouvaient donc, dès le départ, se définir comme une démarche nostalgique**, même si celle-ci eut pu être populaire (comme la Tour LU). D'emblée, ils le virent comme un défi industriel et économique, un « plus » également pour la communication des valeurs de la Ville.

L'honneur revient à l'architecte Paul Poirier d'avoir lancé la dynamique en même temps que les premières épures. Bien évidemment, au départ, il fallut valider les choix. Où allait-on le placer ? Fallait-il, à l'instar de la Tour LU, garder intact l'élan esthétique de notre ancienne merveille ? Serait-il en acier comme l'ouvrage d'Arnodin ?

Et où le placer ? Après une première analyse des flux de trafic et l'intégration des projets immobiliers de la SAMOA, il fut convenu que les meilleures têtes de ce pont seraient entre le quai Ernest Renaud – juste à l'aval des bureaux du Port Autonome – et le quai des Antilles, près du hangar Ouest. C'est bien là que se retrouveront les nouveaux habitants des îlots prévus. C'est aussi à cet endroit que se fermera la « boucle touristique » qui commence au quai de la Fosse, passe le pont Anne de Bretagne et se poursuit Quai des Antilles.

L'association était composée de maritimes, de professions libérales, d'ingénieurs, d'intellectuels, mais également de simples citoyens. Ce fut le premier miracle : tous se retrouvèrent dans le projet de Paul Poirier. Peu d'intérêt pour un copier-coller de l'ancien ouvrage ; l'option « nostalgique », finalement, fut très minoritaire.

Unanime, la presse salua immédiatement l'idée par plusieurs pages de commentaires. Les premiers titres, en retard sur l'évolution, ne nous enchantèrent pas vraiment ; cependant, comme on peut le constater ci-après, les visions ont évolué rapidement :

Voici les principaux titres d'*Ouest-France*, *Presse Océan* ou *20 minutes*, pris dans l'ordre chronologique :

« Ils rêvent d'un pont transbordeur du XXIème siècle - Faut-il réveiller le fantôme du Pont transbordeur ? L'idée d'un pont transbordeur fait son chemin - Un pont au dessus des rêves - Un pont transbordeur futuriste à Nantes ? Un pont transbordeur pour relier passé et futur - Le pont transbordeur, patrimoine du futur – des matériaux composites pour un pont à nacelle moderne - Un pont entre futurisme et high-tech, ... »

En un peu plus d'un an nous étions passés du rêve d'un concept du XIXème à une autre vision qui posait encore quelques questions, bien sûr. Ce qui est devenu certain, c'est qu'on aurait affaire à un objet du XXIème siècle : Le mot futur revient partout. C'est ce qu'acceptent à la fois la presse et l'opinion.

L'association s'en réjouit, comme elle se réjouit de l'intérêt populaire qui se manifeste. Mais elle n'était pas naïve: il restait encore beaucoup, énormément à faire. Tout l'automne, l'hiver 2008 et le printemps 2009 furent consacrés à approfondir les premières questions qui se posaient.

D'abord on **se rendit compte qu'avec ce projet, c'était une question bien plus vaste que celle du franchissement** qu'on posait aux citoyens de cette ville : l'unité d'un lieu.

Pour l'*espace source* de Nantes, celui qui avait été à l'origine de sa prospérité navale, industrielle, marchande, maritime, les Nantais savent qu'on ne saurait ramener dans le centre la construction de grands navires, les équipements qui sont partis à l'aval (Montoir-de-Bretagne), ni encore recevoir des trafics conteneurisés ou des cargos. Veulent-ils imaginer avec nous une autre façon de communier avec la mer ? Un nouvel âge où le fait maritime retrouverait des droits, où la prospérité reviendrait de ce fait ? Mais comment ? Que fallait-il faire pour cela ?

Les « Transbordés » avaient conscience des difficultés de l'exercice. Il y a quelques années, un concept très sympathique, celui Nantes la Bleue, avait tenté d'entraîner une dynamique pour suggérer le retour, notamment, de l'Erdre et de la Loire dans le cœur de la ville et lui rendre le caractère vénitien qu'elle avait avant les comblements. Mais l'ampleur d'un projet dont les bénéfices n'apparaissaient pas clairement aux édiles, son prix aussi, firent qu'il a gagné le purgatoire des rêves.

Mais leur rêve, à eux, était-il partagé ?

La première action consista donc à demander leur avis aux gens. Dans la rue 543 Nantais furent consultés par des étudiantes de l'IUT GEA avec des résultats plutôt inattendus. Résultat : 68,5 % des sondés refusent une transformation de *leur espace-source* en un glacis interdit aux navires et plébiscitent un port ouvert à des nouvelles missions maritimes et fluviales.

Rien de plus facile que de supprimer tout espoir : construire un pont bas pour relier le hangar à bananes à la butte Sainte Anne, repousser toute idée de lancer des navires, même plus modestes depuis les slipways, mettre à la porte le Maillé-Brezé, le Belem, refuser les paquebots de croisière qui voudraient bien venir, mais qui se trouvent exilés au quai Wilson, dissuader les *voileux* européens de visiter Nantes, refuser les magnifiques départs de course de voiliers, etc... De ces enquêtes, le Pont transbordeur émergeait comme en « creux » ainsi que son nom, Jules Verne. C'est un véritable circuit qui émergeait, une *boucle vernienne*, et vertueuse, de grand intérêt pour nos concitoyens mais aussi pour tous les touristes du monde. La révélation de cet espace-source fit l'objet d'une première **contribution au Conseil de développement le 11.12.2008**. Les résultats de l'enquête seront explicités dans la revue « Place Publique » de janvier 2010 sous le titre : « les Nantais conservent le goût du large ».*.

En second, il fallait avant tout définir les **missions économiques** qui pourraient être assignées à l'ouvrage. Quelle taille pour la nacelle et pour y faire passer quels piétons et quels véhicules ? Une passerelle à quelle hauteur, sécurisée ou pas, et pour quelles activités ? Un point d'observation en hauteur, un restaurant, des animations, lesquelles ? Des services, produits touristiques et dérivés, lesquels, sources d'énergie, etc... ? Une fois définies les missions, il fallait mettre en face des nombres et des valorisations. C'est ainsi que des évaluations conservatrices, qui devront être confortées par des études plus poussées, nous amenèrent à un chiffre d'affaires annuel prévisionnel de l'ordre de 7 millions d'Euros, chacune des fonctions participant à peu près à hauteur du quart..

Il semblait également assuré qu'un tel ouvrage, pour autant que dans son esthétique il soit plébiscité, ne manquerait pas de détrôner la Tour LU comme symbole physique de la ville ; ceci avait une valeur que l'on ne pouvait estimer, pas plus que celle de la vitrine technologique que nous allions offrir aux industries de la ville, de la région.

Les études économiques, confidentielles, n'ont encore fait l'objet d'aucune communication publique. Une synthèse a été soumise à Nantes-métropole. Elles intègrent des recherches sur les monuments en hauteur qui font la fierté de nombreuses villes : la *CN Tower* de Toronto, la *Space needle* de Seattle, le *Novy Most* de Bratislava, le *Nampu bridge* de Shanghai, sans oublier les ancêtres, la tour Eiffel et le *Puente Colgante*, le premier pont transbordeur construit à Bilbao en 1893. Tous ces monuments intègrent le tourisme comme une part importante de leur économie. Or nous avons pu constater un net démarrage du tourisme urbain chez nous.

Pour autant **une démarche logistique** s'imposait aussi, car la fonction transport devrait forcément pouvoir s'intégrer dans le PDU**dont les options se mettent en place en 2009-2010 pour un lancement en 2011. La décision de multiplier par deux au moins les d'habitants vivant ou travaillant dans l'île de Nantes – (13000 résidents à la veille de l'an 2000 et autant de travailleurs), moyennant la construction d'un million de m² d'ici 2020 suppose de très nombreux déplacements futurs pour lesquels la dizaine de ponts routiers ne saurait suffire que dans la partie amont. La partie aval, dont une grande part en friche (anciennes Prairie au Duc, Ile Ste Anne), vient d'être votée « périmètre d'études » par la Communauté urbaine, ne saurait absorber les flux nouveaux. Elle n'est reliée aux rives que par deux ponts sur le bras de la Madeleine et un seul sur le bras de Pirmil. En outre elle devient une attraction touristique saisonnière notable, dont l'intérêt est croissant. Un travail spécifique fut réalisé, qui fut remis au **Conseil de développement le 14 mars 2009** dans le cadre de la saisine sur les déplacements urbains. Dans cette démarche déjà, l'idée que la nacelle pourrait faire traverser le busway de la future ligne n°5, avec un cadencement resserré de 3 à 4 minutes (traversée en 1 min.) fut lancée.

Pendant tout ce temps, **le concept technique** s'affinait. Celui d'un ouvrage durable et nouveau quant aux matériaux qui le composent.

- Les pylônes furent conçus comme des mats de navires de cent mètres de hauteur, montés en ogives, à réaliser essentiellement en modules de béton fibré,
- La passerelle de 260 mètres de longueur est recouverte d'une « peau » en matériaux composites et comporte de chaque côté une sorte de « pont promenade » permettant de contempler la ville à 60 mètres de hauteur.
- Un restaurant de 250 places et un centre d'affaires occupent le centre du pont. Son toit est recouvert de cellules photovoltaïques.

Bref, l'intégration de technologies innovantes concerne à peu près le tiers de l'ouvrage et suppose encore d'importantes recherches tant dans le domaine des matériaux nouveaux que ceux de l'adaptation à l'environnement (vents, vibrations, résistance, autonomie énergétique, etc.). ces recherches, à entreprendre dans le cadre de deux pôles régionaux de compétitivité, rassemblent déjà de nombreux chercheurs issus des secteurs du génie civil, de l'aéronautique, de la construction navale, des certifications de sécurité, ainsi que l'université. Il doit être assuré que, quelque soit par ailleurs le coût des recherches, l'ouvrage nouveau sera plus performant, plus stable, plus polyvalent et plus durable que le précédent. Un seul chiffre : la capacité théorique de transport sur une nacelle de 30 mètres de long pouvant prendre 300 passagers et un nombre d'allers-retours/jour raisonnable « de croisière » de 180 nous mène à une offre théorique de 108000 pax/jour ! Plus de deux fois la capacité d'un tramway !

Pendant ce temps également, et compte tenu, justement, de l'imminence du nouveau PDU, où la vision des aménageurs et celle des logisticiens urbains, aiguillés par les défis de notre époque, touche tous les domaines de l'évolution des comportements, il s'avérait important de présenter une réflexion qui concerne **les besoins de transport, associé à la prospective et l'esprit de la ville**, ce qui pose également la question des **franchissements aval de la Loire**, donc aussi entre le pont de Cheviré et la pointe de l'île de Nantes. Celui-ci, s'il était mal interprété, pourrait également signifier pour Nantes une fin de non recevoir aux attentes qualitatives de ses habitants. Un ensemble de défis qui, au-delà du devenir maritime, se résume dans trois concepts : fluidité, durabilité, vision d'avenir des technologies de transport public comme individuel. Fin octobre 2009, **une contribution était proposée au Conseil de développement** : elle pose également la question d'un nécessaire tunnel entre Rezé et Chantenay .

Voici en quelques grands traits, ce que nous avons appris et fait au cours de la période de 16 mois qui a suivi notre mise au travail. Ayant, à tous les niveaux, validé nos découvertes, nous n'avons jamais été aussi sûrs de proposer des solutions raisonnables et contemporaines.

- Nous nous sommes aujourd'hui assurés que ce projet, ni au fond ni dans sa forme, ne laisse pas insensibles nos concitoyens. Une majorité supérieure aux deux/tiers des Nantais, confortée par une dizaine d'associations sympathisantes, qui approuvent la renaissance maritime de notre vieux port et de son cher *Pont transbordeur*, ce n'est pas un microcosme... Il suffisait d'être présent au stand des Transbordés lors des Rendez-vous de l'Erdre pour s'en convaincre. Un nouveau sondage dont les résultats seront connus en janvier 2010 devrait confirmer ce fait.
- Au début de l'aventure, certains nous reprochaient de défendre un *projet du passé* . Ceux-là n'avaient pas compris qu'il n'y a rien de plus *futurible* que cet objet et la presse – nous l'avons vu – ne s'y est pas trompée. Quel monument le serait-il plus ? Un gratte-ciel sur l'île de Nantes ? Les Nantais, qui ont été réservés sur les transformations en cours, ne manqueraient de recalculer une telle idée qui, plus est, ne résoudrait rien au plan de la logistique des déplacements.
- *L'ouvrage ne résoudrait pas, seul, le problème des déplacements à Nantes*. Cela est certain. Toutefois, nous avançons que, à terme, la combinaison d'une ligne 5 de Busway passant par un pont à transbordeur, également utilisé par les piétons et circulations douces, et d'un tunnel pour véhicules public ou légers entre Rezé et Chantenay, cette combinaison-là est gagnante et permet d'appréhender l'avenir avec sérénité.
- *Une dépense*. Toute infrastructure comme un pont fixe l'est forcément, et sans aucune contrepartie pour la collectivité. Le Pont à transbordeur, objet touristique par excellence dans sa partie haute surtout, contribue

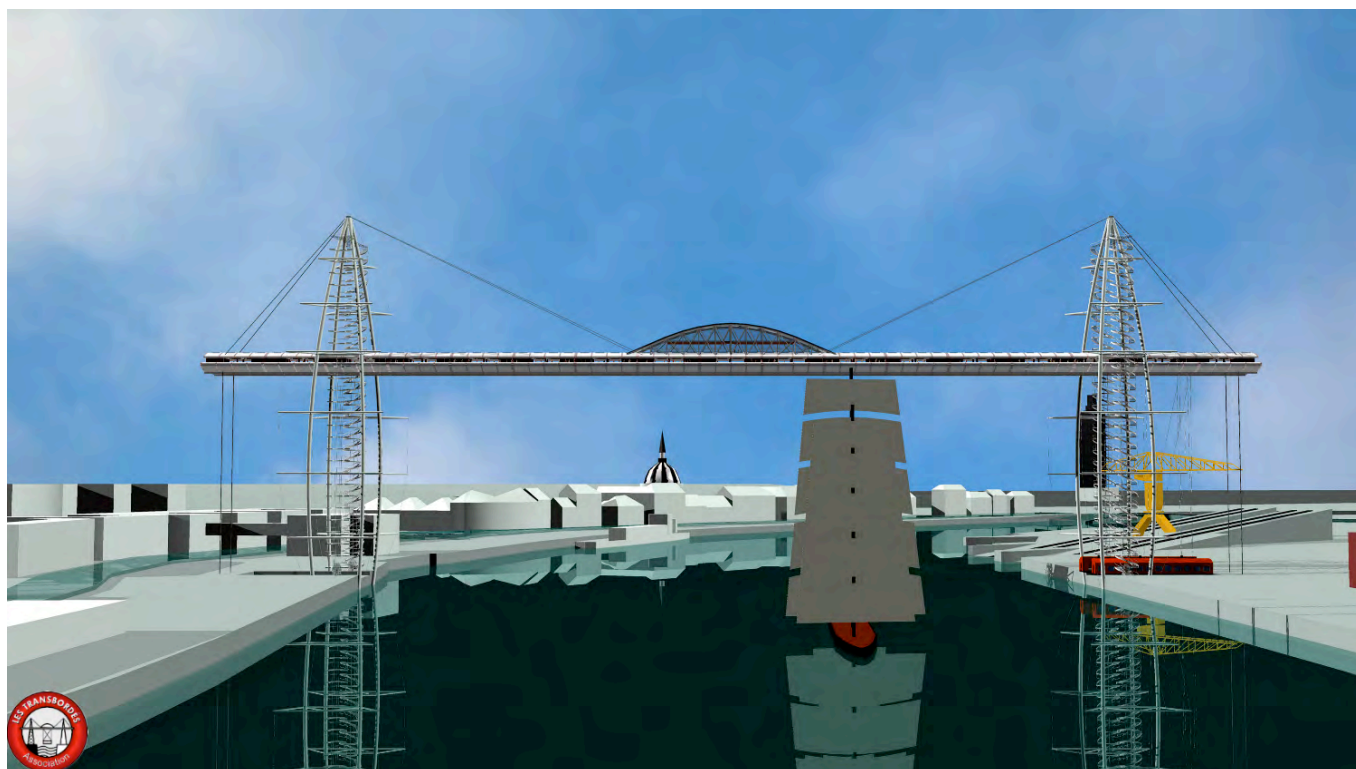
à compléter la démarche déjà entreprise par Nantes métropole avec la réhabilitation des anciennes halles des chantiers (les machines, l'éléphant, la fabrique, le soutien aux manifestations maritimes, St Michel II, la Solidaire du chocolat.). Tout comme ces investissements, il peut faire rentrer des finances et conforter une image positive de Nantes. Nos premières évaluations nous conduisent à imaginer l'équilibre. En outre son image seule est une prestation inestimable.

- *Un nécessaire feu orange politique à Nantes.* Suite à nos nombreux déplacements en Europe, mais aussi aux Etats-Unis où un grand cabinet d'architecte et d'urbanisme nous a fait part de son intérêt, nous nous sommes rendu compte que le concept avait de l'avenir. D'autres sites sont possibles. Il reste à Nantes métropole à examiner nos dossiers avec sérieux ou à faire des propositions qui répondent aussi bien que nous aux questions que nous avons posées. Le défi qu'une petite équipe, sans aucune subvention, a réussi à lancer, n'est plus un rêve.

Yves Lainé - 18 Novembre 2009

* Également un article dans Place Publique N°15 Mai-Juin 2009 : *Le pont transbordeur, une utopie urbaine* par Paul Poirier

** PDU Plan de déplacements urbains.



Traitement d'images association « Les transbordés ».

