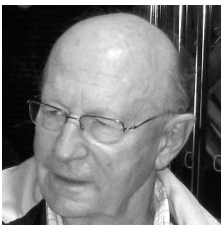


Déplacements urbains

27 août 2010



Contribution d'Yves LAÎNÉ

La question des franchissements de la Loire entre les ponts de Cheviré, Anne de Bretagne et les Trois Continents

Y aurait-il une autre manière de poser le problème ?

La Question des Franchissements de la Loire

entre les ponts de Cheviré
Anne de Bretagne et Les Trois Continents

**Y aurait-il une autre manière de poser le
problème ?**

Par Yves Lainé, membre du conseil de développement de Nantes-Métropole,
président de l'Association « Les Transbordés ».

Le franchissement du bras de la Madeleine n'est pas seulement une question de technique et de flux urbains. Quel qu'il soit, il ne résout pas tout : 10 paramètres.

Poser la question du type de franchissement du bras de la Madeleine impose d'embrasser un horizon bien plus vaste : Au-delà de la moitié ouest de l'Île de Nantes, tout l'espace entre les ponts Anne de Bretagne/Trois Continents et celui de Cheviré à l'aval est concerné.

Or cet espace est sera forcément marqué par au moins 10 paramètres de contraintes et d'opportunités, parfois à un horizon relativement éloigné (2040) :

- 1. Volonté** d'investissement immobilier à l'Ouest de l'Île de Nantes, via la SAMOA : en effet la population va au moins doubler.
- 2. Congestion** et blocages fatals du Pont Anne de Bretagne sous la pression immobilière..
- 3. Congestion** croissante de Cheviré. Pour le fret comme pour les personnes (ex : pour les touristes et le fret britanniques, Irlandais, descendant de Roscoff, St Malo, Cherbourg), l'ouvrage (en fait tout le périphérique) est l'axe international stratégique Nord-Sud ; Or, pour eux, **les Nantais (90% des flux), sont le problème.**
- 4. Projet** de ligne 5 vers Chantenay, bientôt par Chronobus/Busway, puis Tramway/ Tram-train.
- 5. Sécurité** du tunnel ferroviaire de Chantenay.
- 6. Animations** saisonnières croissantes : l'Eléphant, le Manège, la Fabrique, les constructions navales, etc...La volonté de développer le tourisme et la culture.
- 7. Manifestations et présences maritimes** (Maillé-Brézé, Barge, Banque Populaire, Belem, St Michel II, Solidaire, F.Chopin, etc....) qui imposent le respect des tirants d'air jusqu'à 55 mètres.
- 8. Volonté** de Nantes-Métropole de développer des escales de croisières.
- 9. Stratégie de notoriété**, de « vendre » l'attractivité du territoire avec des aspects culturels, symboliques, une marque internationale.
- 10.Attente des Nantais** de préserver cet espace maritime, source de la prospérité de leur ville.

Avant 2040, plusieurs ouvrages s'avèreront donc nécessaires


- Un ouvrage pour désengorger Cheviré, afin que les flux de transports publics, les circulations de services, les véhicules privés, n'encombrent pas ce pont pour franchir la Loire, ni ne se retrouvent repoussés dans l'Île de Nantes. Ouvrage moins exigeant que le franchissement prévu entre Cheviré et Saint Nazaire.
- Deux ouvrages pour les circulations douces, d'un coût réduit pour Nantes Métropole.
- Un ouvrage lourd entre la pointe Ouest de l'île et la gare de Chantenay pour les tramways ou tram-trains

Soit par ordre chronologique d'urgence (suggestions de dates indicatives) :

1. Pont à transbordeur sur le Bras de la Madeleine :	2014
2. Téléférique entre Chantenay, Rezé et Pont Rousseau pour circulations douces :	2014
3. Tunnel routier « léger » immergé Nord-Sud entre Chantenay et Trentemoult, n'acceptant pas les poids-lourds. Il double le téléphérique :	2025
4. Tunnel « lourd » entre la pointe de l'île et Chantenay pour trains et tram-trains :	2035

Cas particulier

le Bras de la Madeleine : Cinq manières, une seule à retenir.

Comment ?	Pour	Contre	Coût/délai estimé
Le pont fixe	<ul style="list-style-type: none"> - fluidité automobile théorique - compatible tramway 	<ul style="list-style-type: none"> - Éradication de la vocation nautique ou maritime. - Ile de Nantes : congestion certaine de la partie Ouest - Danger : être un aspirateur du trop plein Cheviré. - S'oppose à la volonté politique : modes doux d'abord. 	<p>30 M €</p> <p>8 ans</p>
Le pont mobile	<ul style="list-style-type: none"> - se lève pour des navires hauts. - en position basse, opère comme un pont fixe 	<ul style="list-style-type: none"> - Impose des piles en Loire = ensablement. - Coût dissuasif - En position haute, cassure aléatoire des flux. - N'est pas une alternative à la saturation de Cheviré en HP. 	<p>60 M €</p> <p>10 ans</p>
Le tunnel	<ul style="list-style-type: none"> - Pas de problème de tirant d'air - Sur Chantenay, compatible tram ou tram-train/ - Résout pb.tunnel Chantenay 	<ul style="list-style-type: none"> - Accès/emprises difficile, car obligation pente < 5% - Difficultés géologiques et cout exorbitant - N'est pas une alternative à la saturation de Cheviré en HP 	<p>80 M €</p> <p>Minimum 15 ans</p>
Le téléphérique	<ul style="list-style-type: none"> - Compatible vocation maritime - Coût raisonnable - Ecologique - Touristique 	<ul style="list-style-type: none"> - Aucun oxygène pour le trafic roulant = 0%. - Impose des tours inesthétiques avec ascenseurs. - Rupture de continuité - Ni tramway ni busway, pas de ligne 5. - N'est pas une alternative à la saturation de Cheviré en HP 	<p><10 M €</p> <p>2 ans</p>
Le transbordeur	 <ul style="list-style-type: none"> - Compatible vocation maritime-écologique touristique. - crée 60 à 100 emplois - Compatible busway - Cadences HP comparables pont - Fort intérêt sect .privé 	<ul style="list-style-type: none"> - Ne résout pas le problème de « trop plein » du pont de Cheviré en HP. - Environ 50% du trafic roulant d'un pont fixe sur une journée. <p>* HP= heures Pleines.</p>	<p><15M €</p> <p>(fonction transport)</p> <p>3 ans</p>

Conclusion

Face à une pression immobilière forte de l'Ouest de l'île, aucun ouvrage local ne peut se poser comme une alternative pour tous les flux congestionnant à la fois Cheviré et Anne de Bretagne,

La solution globale implique plusieurs ouvrages différents et étalés dans le temps.

La Madeleine demande une solution légère, de coût transport raisonnable, sauvegardant la vocation maritime, avec, évidemment, un service public. Or, seul un transbordeur satisfait à toutes ces exigences. En outre il est seul à créer des emplois.