

Mobilité et projet de territoire

26 avril 2011



yves.laine@sfr.fr

Contribution d'Yves LAINÉ

Et si on creusait... une tranchée couverte sous le quai de la Fosse ?

Le plan de déplacements, le débat « ma Ville demain »,
l'avenir du Quai de la Fosse et des flux automobiles dans le centre-ouest

On nous a livré récemment un plan et des indications sur les détournements de flux automobiles avant 2013. C'est demain matin. Les flux actuels de et vers Graslin, de et vers les quais (via rues Héronnière, Voltaire, de Lattre...) seront détournés essentiellement via la rue Descartes et Rosière d'Artois (suivez les flèches). Il s'agit, nous dit-on, de 25 000 véhicules/jour à dérouter .

Nantes : la nouvelle carte de circulation

La « piétonnisation » d'une grande partie du centre-ville impose un nouveau circuit en voiture pour en faire le tour. Certaines rues actuellement à sens unique vont devenir à double sens.



Autre mesure, autour de la zone piétonne, sur un territoire de 70 ha, qui déborde largement du centre, la vitesse des véhicules sera limitée à 30 km.

Cet endroit, c'est aujourd'hui le nœud le plus encombré de la ville ; la congestion y est telle que 4 heures par jour chacun des quatre feux ne laisse pas passer plus d'une dizaine de voitures à la fois, toutes les 90 secondes ! L'ajout de flux supplémentaires le conduirait fatalement à l'apoplexie ainsi que les voies étroites qui y mènent. Même chose sur le Quai de la Fosse, quand bien même on trouverait de la place pour un rond point suffisant. En plus, sur cet axe, les services de trams, saturés aux heures chaudes, devraient être doublés par des chronobus et autres busways qui navigueront en couloirs propres, réduisant d'autant l'espace laissé aux voitures.

On le voit bien, l'avenir du quai de la Fosse mérite qu'on s'y attarde. Loin de chercher à l'encombrer, la logique et la philosophie de la Ville voudrait qu'on restaurât, pour cet ensemble architectural unique, un plateau majoritairement piétonnier, arboré, ouvert seulement aux circulations apaisées, aux livraisons, à la desserte des voies adjacentes pour les riverains ainsi que celle des quais de Loire.

La seule solution, coûteuse il est vrai, me paraît être le creusement d'une tranchée couverte (du type de celle de la Gare SNCF nord) où passeraient tous les flux de transit Est-Ouest, hors services publics et circulations douces. Au delà – à la sortie - l'option serait offerte de poursuivre vers le Boulevard Allende, vers Chantenay, ou encore vers l'île de Nantes où un franchissement supplémentaire (transbordeur à trafics publics majoritaires) sera nécessaire si l'on veut réduire la pression sur le pont Anne de Bretagne.

L'idéal serait un tunnel assez long mais, en dehors de son coût, celui-ci poserait la question des dessertes latérales au nord qui freinent les flux d'une part, posent des questions de pente et de rayon par ailleurs. Aussi pensons-nous qu'une proposition intermédiaire (400 m) serait un bon compromis :



Proposition : une tranchée couverte sur environ 400 mètres dotée de quatre rampes d'accès

Détails

1) Tranchée couverte à double sens :

Sans sortie ni entrée latérale dans le sens Ouest. (en noir)

Avec sortie latérale sens OE vers le pont A. de Bretagne

Avec **une sortie latérale** de l'Est **vers le pont** (pointillés.)

Avec **une entrée latérale depuis le pont** vers l'Est seulement, les trafics destinés à l'Ouest devant reprendre le tunnel dans l'autre sens via le giratoire Est..

2) En blanc en surface, et à double sens : toutes les voies réservées aux flux déviés, locaux, aux livraisons, aux trafics doux, à la desserte des quais de Loire..

Attendu que :

- Le nouveau plan de déplacements, en ce qu'il reporte sur le quai de la Fosse les flux évitant le cœur de la Ville par la Place Graslin, va inévitablement renforcer la congestion de l'espace situé autour des accès du Pont Anne de Bretagne
- Le trafic du Quai de la Fosse, déjà surencombré, évoluera rapidement vers l'apoplexie 5 à 6 heures par jour, rendant impossible un traitement de cette unité architecturale
- La solution pour désengager les flux de et vers le sud ouest de l'île de Nantes tout en préservant l'avenir maritime du Bras de la Madeleine et en évitant une congestion dans l'île elle-même (pont fixe) serait d'implanter un pont à transbordeur au niveau du Grand Port Maritime

Si l'on veut assurer la fluidité et permettre les dégagements vers Chantenay, le Nord et le sud-ouest de l'île de Nantes, une tranchée couverte sous le Quai de la Fosse doit être envisagée.

La tranchée couverte permettra :

- La sauvegarde de l'ensemble architectural unique du Quai de la Fosse qui pourrait bénéficier d'un traitement approprié
- Le maintien des dessertes locales, douces, des livraisons, de la desserte ligérienne, etc...
- Le renvoi plus à l'Ouest (où ils peuvent être traités) de la majorité des flux encombrant le Quai de la Fosse.

Cette proposition aurait pu porter sur un objectif lointain, soit après 2015-2020. La publication du plan de circulation rapproche la date où des actions courageuses seront nécessaires. Elle conjugue l'intérêt des circulations publiques et automobiles avec celui, de mettre en valeur la richesse architecturale de l'espace historique du Quai de la Fosse et de relier ensemble dans une « boucle vernienne » les deux rives du bras de la Madeleine.

Le schéma présenté ici mériterait d'être affiné dans le cadre d'un plan global encadrant cette vision, où chaque flux pourrait être identifié séparément.