



Contribution de Jean-Claude CHARRIER

jeanclaudecharrier@orange.fr
<http://polemiquevictor.blogspot.com>

Pont fixe sur le bras de la Madeleine : un revirement impensable

Selon les indications rapportées dans Ouest-France le 1er mars 2013 sous la plume de Philippe Gambert, Nantes Métropole envisagerait de désenclaver l'extrême ouest de l'Île de Nantes par un pont bas fixe, localisé au niveau des anneaux de Buren.

Ce pont, tout en fermant le bras de la Madeleine à la navigation, serait essentiellement dédié à la circulation automobile. Pour tous ceux qui croient en la vocation portuaire et maritime de Nantes, c'est un véritable coup de massue, auquel on a peine à croire !

S'il est une chose qui paraissait bien établie en ce qui concerne le franchissement du bras de la Madeleine, c'est bien le rejet d'un pont bas entre l'Île de Nantes et le Bas-Chantenay. Aussi bien les urbanistes de l'Île, Alexandre Chemetoff et Marcel Smets, que les responsables politiques, Jean-Marc Ayrault en premier, ont clairement affirmé qu'un pont bas, aspirateur à voitures et destructeur du seul espace de contact entre le cœur de ville et le port, était fermement exclu des hypothèses de Nantes Métropole. Le choix du Navibus, la construction du quai pour le Belem, la barge flottante - même si elle est contestée par certains - tout cela consolidait bien le potentiel d'un espace portuaire et maritime où, pour reprendre la formule de la dernière plaquette "Nantes, aujourd'hui et demain" pouvait s'exprimer "L'originalité du territoire : l'audace, l'imagination, la créativité".

Sur ces critères, le projet de Pont Transbordeur du XXI^e siècle s'est progressivement imposé dans le débat public.

Comme un franchissement polyvalent et maritime qui tout en laissant circuler les bateaux, peut accueillir voitures, cyclos, piétons, Busway ou tramway : il est validé pour cela.

Comme fantastique belvédère urbain, avec la rue aérienne à 60 mètres au-dessus du fleuve. Le succès du Nid au sommet de la tour Bretagne montre clairement l'attractivité d'un tel lieu, pour apprécier "La forme d'une ville".

Comme signature de Nantes, vitrine technologique, touristique et culturelle du savoir faire nantais. Le Monument qui manque à Nantes.



Source NPPI –Paul Poirier

Alors on objecte, selon l'article, son coût "beaucoup trop cher" (entre 80 et 100 millions d'euros). C'est oublier que cette somme est le total du franchissement proprement dit – la fonction pont – qui, de 40 à 60 millions, est en fait moins cher qu'un pont fixe avec tous les déménagements qu'il entraînera, et beaucoup plus polyvalent. Et l'ouvrage touristique, de 0 à 40 millions d'euros, selon la capacité de la rue aérienne. Cette partie de l'ouvrage, dont le financement peut-être ouvert, générera des retombées économiques substantielles et plusieurs centaines d'emplois directs ou indirects. Le retour sur investissement peut se faire sur 15 ou 20 ans.

L'autre objection rapportée concerne l'inconvénient de "ne pas s'accorder à la cadence de la circulation et d'entraîner une rupture des flux". Là aussi ouvrons le débat : la nacelle a la même vitesse qu'un tramway et les mêmes temps de chargement et déchargement des passagers avec 6000 passagers/heure. S'il s'agit de véhicules, la chaussée centrale de la nacelle, selon sa taille, peut accueillir de 200 à 500 véhicules/heure par sens. La nacelle au niveau du quai, absorbe les véhicules beaucoup plus vite qu'un bac, dès que le feu passe au vert.

Le choix est donc entre un pont bas comme on peut en construire n'importe où sur la Loire fluviale –équivalent à un "comblement" de triste mémoire d'une partie du bras de la Madeleine– et un Pont Transbordeur nouvelle génération, réalisable dans les 5 ans, répondant de façon souple et évolutive aux besoins de l'île de Nantes tout en garantissant l'ouverture maritime et symbolique de la Loire. Que le débat s'engage enfin !