



henri-favre@wanadoo.fr

### Contribution d'Henri FAVRE

#### Franchissements de la Loire en aval de l'île de Nantes

Dans sa contribution sur ce thème, Jean-Louis RENAULT recense quelques fonctions, usages et besoins des hommes pour vivre du fleuve et sur ses rives. Je considère que c'est la bonne méthodologie pour appréhender cette question complexe, qui peut générer des conflits d'usages pour ne pas employer celui d'intérêts.

A ceux qu'il a exprimés, je me propose d'en ajouter quelques uns mais aussi d'en compléter ou en nuancer certains.

A plusieurs reprises, au sein du Conseil de développement, j'ai déjà, sous forme écrite ou orale, exprimé le souhait que les équipements existants ou projetés sur l'île de Nantes soient mieux identifiés quant à leur finalité, fonction et usages pour savoir si les flux de déplacements qu'ils génèrent, ou vont générer, sont à caractère local, métropolitain, régional, national voire international. La réponse est toujours dans l'encre des stylos ou la salive des intervenants. Le constat est que la plupart d'entre eux sont de véritables aspirateurs à voitures.

#### La Loire et ses rives :

##### Une diversité de besoins humains, sociaux, culturels, économiques

Ces mêmes questions se posent quant au devenir des quais situés entre les Salorges et la cale Crucy. Les bâtiments existants ont-ils un caractère fonctionnel et/ou patrimonial justifiant leur pérennité, ou peut-on envisager, dans le cadre d'un programme étalé sur 15 à 20 ans, leur mutation vers des activités économiques, y compris de tourisme et de loisir, et résidentielles ? Jean-Louis RENAULT, après d'autres, fait des propositions en ce sens. Le site de l'ancienne brasserie "La Meuse" pourrait s'inscrire dans cette réflexion.

### **Faire vivre un port de fond d'estuaire**

Le renchérissement du coût de l'énergie va transformer les ports de fond d'estuaire en véritables pépites, pour ne pas dire lingots, dans les stratégies de transports maritimes. Le devenir des quais de Cheviré et de Roche-Maurice, la zone d'évitage de la pointe de l'île doivent être examinés et aménagés dans cette perspective. Quelles qualités nautiques faut-il maintenir dans les bras de La Madeleine et de Pirmil en aval des ponts Duchesse Anne et des 3 Continents ?

### **Bâtir une métropole**

Les élus de la Communauté Urbaine et avec eux de nombreux acteurs économiques, sociaux, culturels affichent leur ambition de voir Nantes devenir une véritable métropole. L'acte 3 de la décentralisation va leur donner des atouts pour aller dans ce sens. Des décisions antérieures telles que la création d'un pôle métropolitain Nantes/Saint-Nazaire, d'un pôle de compétitivité Angers/Rennes/Brest/Saint-Nazaire/Nantes, d'un SCOT communautaire commun aux EPCI du Nord Loire, vont déjà dans ce sens. Cette construction administrative et politique générera des flux de personnes, de messageries et de fret entrant ou sortant par l'Ouest de l'agglomération.

### **Anticiper les flux**

Les projections démographiques prévoient un accroissement de population important dans les zones urbaines et les zones côtières. Les flux urbains pourront être en partie régulés par la densification de l'habitat à l'intérieur du périphérique, permettant une meilleure offre de déplacement par transports collectifs, pistes cyclables et cheminements piétons. Le prix du m<sup>2</sup> construit sur l'île de Nantes fera que de nombreux salariés y travaillant seront eux rejetés hors du périphérique et devront quand même venir et partir chaque jour de leur lieu de travail.

L'allongement de la durée de vie réduira la liberté de déplacement de nombreuses personnes. Pour pallier cette situation et garantir l'accessibilité à tous les services et le droit au transport pour tous, les collectivités devront accroître l'offre en transport collectif. L'analyse des flux entrants/sortants par l'ouest devra intégrer d'autres phénomènes. La côte atlantique accueille chaque année des centaines de milliers de touristes. Ils sont de plus en plus nombreux à inclure dans leur programme de séjour une ou plusieurs journées de visites dans l'agglomération.

L'ouest de l'agglomération c'est aussi un espace de passage pour les échanges entre Bretagne/Pays de la Loire/Poitou-Charentes et ses au-delà. Le transit actuel sur le pont de Cheviré n'est pas homogène. Majoritairement, il est constitué par des migrations pendulaires de populations habitant l'agglomération ou l'aire urbaine. En deuxième lieu par des voyages occasionnels ayant pour origine ou destination l'agglomération. Il s'agit tout aussi bien de déplacements d'affaires ou privés de personnes extérieures au département, que de la livraison ou de l'enlèvement de marchandises produites ou consommées dans l'agglomération. La troisième catégorie, sans doute inférieure à 10 % est constituée par des déplacements de personnes ou de produits sans arrêt dans l'agglomération. Anticiper la saturation de ce pont c'est prévoir un franchissement interne à l'agglomération autre que l'ouvrage d'accès à la pointe ouest de l'île.

### **La Loire, un fleuve vivant**

La Loire est un fleuve dynamique avec un marnage important atteignant régulièrement 5/6 m, un débit variant de quelques centaines de m<sup>3</sup>/secondes à plusieurs milliers. Parmi les principales conséquences de ces phénomènes, combinés à ceux liés aux interventions multiséculaire de l'Homme, nous constatons l'accroissement de la turbidité de l'eau, la remontée du bouchon vaseux, le transport d'alluvions sableux, l'accroissement de la salinité des eaux soumises aux effets de marée, les incidences sur la flore et la faune estuarienne. Ces évolutions sont, depuis plusieurs années, suivies et étudiées par le GIP Estuaire. La prise en compte de son diagnostic sera incontournable pour définir les équipements susceptibles d'être mis en œuvre pour respecter le fonctionnement du fleuve et son usage pour des activités humaines.

## **Franchir la Loire : un casse-tête technique, une prouesse technologique, un marqueur spatial ?**

Trois solutions sont envisageables pour franchir la Loire : Franchissement sous fluvial, franchissement aérien, franchissement flottant

### **Franchissement sous-fluvial**

Les solutions de franchissement sous-fluvial évoquées par Jean-Louis RENAULT sont tout à fait fiables lorsque nous sommes en terrains homogènes. Sommes-nous dans cette situation dans la zone qui nous intéresse ? J'ai un doute sur cette hypothèse. En rive droite nous avons une falaise et en rive gauche une plaine alluviale. Tout laisse donc supposer que le " bed-rock " du fleuve est incliné. Il est vraisemblablement à quelques mètres sous le niveau d'étiage en rive nord et à une vingtaine de mètres sous le niveau des quais en rive sud. Nous sommes donc dans la situation paradoxale où ce " bed-rock " est trop haut pour une solution de tunnel posé (il lui faudrait en outre une couverture alluviale suffisante pour ne pas être érodé par le charroi des sables alluvionnaires) et trop bas pour une solution de tunnel foré (techniquement il faut que la couverture rocheuse d'un ouvrage de ce type soit à minima de 9 à 10 m). Seules des études géologiques infirmeront ou confirmeront cette hypothèse. Au début des années 80 les études préalables au franchissement de la Loire à Cheviré ont conclu au rejet de la solution tunnel. Est-il nécessaire de remettre ce débat au goût du jour ?

### **Franchissement flottant**

Ce questionnement se pose dans le souci de fluidifier le trafic sur le pont de Cheviré. Plusieurs solutions sont possibles :

- Examiner les causes des bouchons. Sont-ils dus aux caractéristiques de l'ouvrage ou aux débits entrées/sorties des "portes" l'encadrant ?
- Doubler l'ouvrage existant !
- Limiter le passage des poids lourds et des véhicules lents, en recalibrant l'est du périphérique avec réalisation de voies dédiées à ce type de véhicules
- Repenser le temps des villes. Les débats actuels liés à la réorganisation des rythmes scolaires montrent qu'il n'y a pas de réponse "clé en main"
- Renforcer le transport collectif entre Rezé et Saint-Herblain-Est et inciter au covoiturage
- Etablir un franchissement flottant, autrement dit par bacs. Cette solution peut s'avérer pertinente entre Trentemoult et le Bas-Chantenay, Bouguenais et Saint-Herblain-Ouest, mais aussi plus en aval entre Cordemais et Frossay et entre Paimboeuf et Donges (à titre d'exemple, ce sont uniquement des services de bacs qui assurent le franchissement du Rhin entre Mayence et Constance, distantes d'une soixantaine de km dans une zone plus densément peuplée que la Basse Loire et avec un trafic fluvial quotidien de centaines de péniches à grand gabarit et de bateaux de croisières ).

### **Franchissement aérien**

Pour accéder à l'île, c'est la solution vers laquelle doivent se concentrer les débats. Ce doit être un ouvrage multimodal, accessible à tous modes y compris ferroviaires. L'une des forces d'une métropole réside dans la qualité de ses relations, nous pourrions dire ses synapses, avec son aire d'influence. Il y a peu, Jean Renard nous rappelait la nécessité d'optimiser l'existant. En renforçant l'interopérabilité de son étoile ferroviaire, Nantes peut une nouvelle fois devenir ville référence en matière d'organisation des transports. Tout en rénovant les fonctionnalités, la multimodalité, l'urbanité de leur gare centre, de nombreuses villes françaises ou Européennes cherchent à faire revivre des gares périphériques, aujourd'hui en déshérence et à en créer de nouvelles. Le succès de fréquentation rencontré par les deux gares ouvertes il y a quelques années à Saint Sébastien sur Loire est un gage de confiance offert aux élus, pour qu'ils poursuivent dans cette voie. Cet ouvrage devra avoir une partie mobile pour maintenir une ambiance maritime entre lui et le Pont Anne de Bretagne. Il existe toujours une marée haute de nuit permettant la manœuvre de cet ouvrage sans perturber de façon significative son usage terrestre.

Franchir le fleuve est un enjeu, l'inscrire dans le paysage et le raccorder aux voies existantes en est un autre. Tous les ouvrages d'art ne sont pas des œuvres d'art, mais nombre d'entre eux ont un particularisme architectural et/ou technologique qui les fait connaître du monde entier. Certains sont même classés au patrimoine mondial de l'Humanité. Le jugement esthétique porté sur un ouvrage est un sentiment subjectif, nous ne pourrions donc pas le justifier par une argumentation rationnelle. Beaucoup d'entre nous ont pu constater que la réaction d'appétence ou de rejet d'une solution par pont à transbordeur est différente selon que cette proposition est faite à la Maison de l'Homme et des Techniques devant la maquette de l'ancien ouvrage nantais ou Cours des 50 Otages devant la maquette des Transbordés.

Un franchissement aérien brise l'horizon. Boris VIAN, avec l'humour caustique qui le caractérise, nous explique, dans son poème la java des bombes atomiques, que ce qui fait l'efficacité de sa bombe, ce n'est pas sa puissance mais le lieu où elle tombe. Si nous transposons ce principe au sujet qui nous préoccupe nous verrons tout de suite que l'effet brisure ne sera pas le même selon l'altitude du plan de circulation et de la sous-face de l'ouvrage. Un plan de circulation au niveau des quais actuels ne modifie pas la perspective. Une sous-face d'ouvrage à 2,50 m, c'est à dire approximativement celle du tablier du pont Anne de Bretagne, réduira le champ panoramique pour donner une vision carte postale limitée par le niveau de la Loire, la sous-face de l'ouvrage et les appuis dudit ouvrage.

Pour ma part je considère que c'est cette solution qui poserait le moins de sujétions quant aux raccordements aux voiries existantes, aux continuités et aux croisements entre modes. L'ouvrage serait donc en élévation pour franchir le Boulevard de la prairie au Duc, les quais rive gauche, la Loire, les quais rive droite et le boulevard du Marquis de l'Aiguillon. Le tracé ferroviaire trouverait son origine parmi les voies existantes du faisceau de Nantes-Etat et, au delà du site de la Meuse, réutiliserait les emprises libres de l'ancien tracé pour se raccorder au réseau existant peu après l'entrée du tunnel. Les voies routières longitudinales devront être abaissées pour permettre la circulation des véhicules routiers. Leur tracé devra être remodelé pour permettre leur raccordement aux voies de franchissement du fleuve.

Je ne connaissais pas les réflexions de François GREThER, rapportées dans une récente contribution de Jean-Marie LAVAUD, mais je les ai reçues comme en écho aux diagnostics des équipes qui, auprès de Paul DELOUVRIER, au milieu des années 60, préparaient le chantier des villes nouvelles en Ile de France. Ils constataient que l'urbanisation de la précédente décennie, réalisée dans les conditions difficiles de la reconstruction et de la pénurie de nombreux moyens humains, techniques et financiers avait amélioré l'hygiène, le confort immobilier (chambre parents indépendante des chambres enfants, eau, gaz, électricité dans tous les logements...), mais aussi mobilier (électro ménager en particulier). Ces cités sorties du néant disposaient des commerces de quotidienneté et d'écoles primaires. Les relations entre anciens et nouveaux habitants, étaient inégales selon les activités et les services préexistants (artisanat, commerces, écoles, médecins, pharmaciens, équipements collectifs sportifs, de loisirs, ludiques...). Mais le point noir commun à toutes ces cités était la faiblesse, voire l'inexistence de moyens de transport radiaux et surtout périphériques. L'accroissement du parc automobile avait été plus important qu'imaginé. Leurs premières décisions furent donc d'imaginer un réseau RER, le Périph parisien à l'emplacement des fortifications érigées après la guerre de 1870 et tombées en désuétude, et une grande rocade routière extérieure l'ARISO (l'AutoRoute Interurbaine de Seine et Oise), plus connue aujourd'hui pour nous gens de l'Ouest sous son appellation d'A86. Ce système est aujourd'hui au bord de l'implosion. De nouveaux projets émergent. Seront-ils menés à bien ?

Pour nous Nantais, sachons tirer les leçons des diagnostics faits par les équipes de Paul DELOUVRIER et les remarques de François GREThER. **Valorisons nos infrastructures existantes, réalisons celles qui manquent, localisons et implantons dans une même démarche nos équipements structurants et leurs voies d'accès.**